

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-INFORME
11/09/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009)

RESUMEN

Lugar y fecha de la reunión

1. El Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA) celebró su vigésimo tercera reunión entre los días 25 y 27 de agosto de 2009, en Santo Domingo, República Dominicana.

Ceremonia de apertura

2. El Sr. Luis Rodríguez, Presidente de la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana, inauguró la reunión el día martes 25. Su discurso figura como **Adjunto 1**.

Coordinación, Secretaría y participantes

3. La Sra. Bernarda Franco, Encargada del Departamento de Transporte Aéreo de la Junta de Aviación Civil de República Dominicana, actuó como Coordinadora de la reunión, la Secretaría estuvo a cargo del Sr. Marco Ospina, Secretario de la CLAC y participaron 62 delegados representando a 12 Estados miembros, 1 Estado no miembro y 5 organismos internacionales. La lista completa de participantes figura como **Adjunto 2**.

Orden del Día

4. El Grupo de Expertos adoptó el Orden del Día presentado por la Secretaría, tal como se detalla en el **Adjunto 3** del presente Informe.

Cuestión 1 del
Orden del Día: **Transporte y Política Aérea.**

Cuestión 1.1 del
Orden del Día: **Acuerdo multilateral de cielos abiertos**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/04 *Secretaría*
Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/06 *Secretaría*

5. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/04 mediante la cual recordó los antecedentes del tema y lo resuelto por el GEPEJTA en su vigésimo segunda reunión, respecto a eliminar “los derechos de cabotaje” del contenido del acuerdo; revisar la redacción de dicho proyecto, a efectos de incluir una previsión en la que se garantice que, aquellos aspectos contenidos en acuerdos firmados por las Partes con anterioridad y que abarquen temas no contenidos en este nuevo acuerdo, prevalezcan tras su entrada en vigencia; encargar a la Secretaría de la CLAC revise la redacción del proyecto de acuerdo, para incorporar apropiadamente lo señalado; y, que el Grupo *ad hoc* (Chile, Costa Rica – Ponente, Cuba, Guatemala, Panamá, ACI-LAC y la Secretaría) continuara su labor a efectos de proponer la forma en que se implementará de manera gradual el acuerdo, lo que debía ser presentado en la presente reunión del GEPEJTA. En sentido de lo expuesto, la Secretaría presentó el proyecto de acuerdo incluyendo los encargos realizados en el GEPEJTA/22.

6. Durante el debate, el Experto de Chile informó a la reunión que la autoridad aerocomercial de su país estaba tramitando un permiso solicitado por la compañía aérea PLUNA de Uruguay para hacer cabotaje en Chile y lo haría entre los puntos Santiago – Punta Arenas. Este comentario lo hizo para demostrar que la posibilidad de hacer cabotaje entre países hermanos es absolutamente real y efectiva. Asimismo, resaltó que era bastante difícil analizar el texto completo de un convenio de ese nivel de complejidad en una reunión del GEPEJTA, teniendo en consideración que siempre habrán cuestiones de redacción que no se acomoden a ciertos países o puedan perfeccionarse por lo que creyó conveniente que el análisis respectivo, es decir, estudiar el texto en detalle, lo tendría que hacer el Grupo *ad hoc* que estuviese integrado por aquellos países que estén disponibles para suscribir un convenio multilateral de cielos abiertos para la región. Posteriormente, este Grupo lo sometería a consideración al resto de Estados para que se vayan adhiriendo cuando lo deseen y su política así se los permita.

7. Además, el Experto de Chile agregó que, respecto al cabotaje, cuando su país firmó el convenio de cielos abiertos con Uruguay, éste último tenía reservado el cabotaje por ley en su país y el hecho de haber celebrado un convenio de cielos abiertos con Chile, le sirvió como argumento en el congreso para modificar su ley. Asimismo, sugirió que el tratamiento del cabotaje podría ser algo distinto a lo que se resolvió en Panamá, es decir crear un “protocolo adicional”, esto, con la finalidad de no discriminar a aquellos Estados que sí están dispuestos a suscribir dicho convenio incluyendo el cabotaje. Finalmente, se comprometió a continuar trabajando en el Grupo sobre esta materia.

8. En ese sentido, la Secretaría expresó la necesidad de que se modifiquen los términos de referencia del Grupo *ad hoc* y que éste se convierta en un Grupo de “redacción”, para que se encargue de la revisión final de dicho proyecto de acuerdo y los Estados que deseen adherirse lo hagan. Por otro lado, solicitó a los Expertos expresen su opinión sobre lo sugerido por el Experto de Chile en el sentido de elaborar un protocolo adicional sobre el cabotaje y se encargue al Grupo *ad hoc* la creación del mismo.

9. Por su parte, los Expertos de Brasil y República Dominicana expresaron su deseo de formar parte del Grupo *ad hoc*.

10. No existiendo más comentarios, la Secretaría resumió la modificación de los términos de referencia del Grupo, de la siguiente manera: encargar al Grupo *ad hoc* que continúe su labor para buscar una forma de implementar el acuerdo de forma gradual para aquellos Estados que no se adhieran desde el principio, revisar la redacción del acuerdo para ser suscrito y elaborar un “protocolo adicional” para el cabotaje. De igual manera, confirmó que el Grupo *ad hoc* quedaría conformado por: Brasil, Chile, Costa Rica (Ponente *no estuvo presente*), Cuba, Guatemala, Panamá, República Dominicana, ACI/LAC y la Secretaría. Para terminar, sugirió que el Grupo *ad hoc* se reúna durante la primera pausa para café del día con la finalidad de establecer su cronograma de trabajo, teniendo en cuenta que podrían tener una reunión aprovechando el Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1ero de octubre de 2009) o las próximas reuniones del GEPEJTA del 2010 y que la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/06 se traslade a dicho Grupo para que la considere en su trabajo. Esto fue acogido favorablemente por el GEPEJTA.

11. De conformidad a la sugerencia de la Secretaría, el Grupo *ad hoc* sobre “Acuerdo Multilateral de Cielos Abiertos” se reunió y, a solicitud de los miembros del mismo y, considerando que Costa Rica, quién actuaba como Ponente, no se encontraba en la reunión, se acordó que el Experto de Chile, Sr. Álvaro Lisboa, Asesor Legal de la Junta de Aeronáutica Civil, pase a tomar el liderazgo del Grupo.

12. Posteriormente, el Experto de Chile, en su calidad de Ponente, solicitó al Grupo llegar a un consenso respecto a la metodología de trabajo sugiriendo se mantengan en contacto vía Internet y que su labor como Ponente será: centralizar las respuestas de modificación al texto a través de la Secretaría, elaborar el proyecto de protocolo sobre el cabotaje y distribuirlo entre los miembros del Grupo para comentarios. Expresó que el proyecto de acuerdo multilateral de cielos abiertos considerará hasta la 7ma libertad y en el protocolo adicional la 8va y 9na de tal manera que los Estados se puedan adherir, si así lo desean, exclusivamente al acuerdo o al acuerdo más el protocolo. Finalmente, en la próxima reunión del GEPEJTA se tendrá avanzado el trabajo.

13. Por su parte, la Secretaría recalcó que el tema había sido discutido ampliamente y que las modificaciones del texto no debieran ser de fondo para no reabrir el debate y que estas se presenten en el menor tiempo posible, estableciendo plazos para el cumplimiento de las tareas. Recordó también, lo acordado en el GEPEJTA/22 con relación al tema.

14. En ese orden de ideas, el Grupo *ad hoc* acordó que el objetivo del acuerdo era el de buscar la mayor adhesión posible por parte de los Estados aclarando que era un acuerdo liberal debiendo evitar las restricciones. Igualmente, que la creación de un protocolo era una muy buena idea y tal vez se necesite más de uno. De igual modo, que cada Estado se adhiera de acuerdo a los lineamientos de su política aérea.

Conclusión

15. Para terminar, el GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta y acordó que el Grupo *ad hoc*:

- a) estará conformado por: Brasil, Chile (Ponente), Costa Rica (*no estuvo presente*), Cuba, Guatemala, Panamá, República Dominicana, ACI/LAC y la Secretaría;
- b) cada Estado miembro del Grupo *ad hoc* designará una persona de contacto, en el caso de Chile: alisboa@mtt.cl y se mantendrán en comunicación vía Internet, copiando a la Secretaría para mantenerla informada al respecto;

- c) que la Secretaría circule una comunicación a los miembros del Grupo *ad hoc* para que estos envíen sus propuestas de modificación al texto del acuerdo y sugerencias de protocolos adicionales, en un plazo no mayor a 30 días, sin perder de vista que se trata de crear un acuerdo abierto con el menor número de restricciones, tomando en cuenta la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/06;
- d) que la Secretaría retransmita las respuestas al Ponente con copia a los miembros del Grupo *ad hoc* para que se mantengan enterados;
- e) que el Ponente (Chile) analice el texto, las sugerencias de protocolos, revise el texto final del acuerdo y elabore el o los proyecto(s) de protocolo(s) adicional(es); y,
- f) que en la próxima reunión del GEPEJTA el Ponente presente el informe respectivo para someterlo a consideración del Comité Ejecutivo y emitir una resolución en la próxima Asamblea.

Cuestión 1.2 del
Orden del Día:

Infracciones aeronáuticas

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/26 *Panamá*

16. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/26 recordando que durante la Vigésimo Segunda Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009) se aprobó la encuesta propuesta por su país, misma que fue circulada entre los Estados para que envíen sus respuestas en un plazo perentorio. Al respecto, se había recibido respuesta de ocho (8) Estados, observando una considerable homogeneidad sobre los puntos de interés. Luego del análisis respectivo, en base a la información disponible, llegaron a la conclusión que sería un proceso muy demorado solicitar a los Estados que incorporen en sus procedimientos nacionales y que, los que estén de acuerdo, incorporen una cláusula sobre infracciones aeronáuticas, utilizando como referencia la Recomendación A17-4 “Incorporación de normas en los procedimientos de las infracciones aeronáuticas de los Estados miembros de la CLAC”, en sus Acuerdos existentes y futuros.

17. Seguidamente, algunos Estados expresaron su disconformidad con la propuesta de Panamá en el sentido de incorporar una cláusula sobre infracciones aeronáuticas en Acuerdos existentes o futuros.

18. En ese sentido, la Secretaría sugirió que el tema sea más discutido por el GEPEJTA y se amplíe la posibilidad para que más Estados respondan la encuesta y el Punto Focal analice el tema desde el punto de vista jurídico, fundamentalmente al interior de los Estados. Agregó que era bastante difícil la inclusión de un tema sobre infracciones en los convenios bi o multilaterales, ya que desde el punto de vista punitivo debería ser manejado de mejor forma, en la legislación del propio Estado. La propuesta fue apoyada por el GEPEJTA en el sentido de disponer de más tiempo para analizar el tema y obtener las respuestas de la mayoría de los Estados.

19. El Experto de República Dominicana informó que su país ha modificado su ley de aviación civil (2006) y que se había incorporado algunos aspectos novedosos en el sistema de sanciones lo que sería de gran utilidad para el Punto Focal, ofreciendo remitir esta información a la Secretaría para compartir su experiencia.

20. La Experta de Cuba recordó que este tema se había discutido en las diferentes reuniones del GEPEJTA y se buscaba definir, primero, si se incorporaba dicha Recomendación en las legislaciones de los Estados y se solicitó a los países que se pronunciaran al respecto y, segundo, si realmente la mayoría de Estados ya lo tenían incorporada en su legislación nacional. Con las respuestas a esos interrogantes, siendo el caso que ya se tenía incorporada en las legislaciones nacionales, se pudiera incluir en acuerdos bilateral y no multilateral.

21. Al respecto, la Secretaría manifestó que era conveniente consultar lo expresado por Cuba y que se amplíen las respuestas por parte de los Estados. Con mayor información, el Punto Focal definirá quiénes ya han incorporado la Recomendación a su legislación, lo que permitirá ver la tendencia en la región y, aquellos Estados que ya la incorporaron estarían en posibilidad de suscribir acuerdos bilaterales. Asimismo, solicitó a los Estados que cuando envíen sus respuestas, hagan llegar la parte específica de su legislación en la que se incluye en este tema.

Conclusión

22. El GEPEJTA acordó:

- a) que la Secretaría circule otro recordatorio a los Estados que no han respondido la encuesta solicitando el envío de la parte específica de su legislación en la que se incluye este tema y retransmita la información al Punto Focal (Panamá) para su análisis y tabulación;
- b) que la Secretaría consulte lo expuesto por Cuba en el párrafo 20 e informe al Punto Focal (Panamá) para que tenga claro el objetivo de esta tarea; y,
- c) que República Dominicana haga llegar a la Secretaría su nueva legislación para conocimiento de los Estados miembros.

Cuestión 1.3 del Orden del Día:

Sistema de reservas por computadora

- **Presentación ALTA**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/39 ALTA

23. En esta cuestión del Orden del Día se recordó que, durante la Vigésimo Segunda Reunión del GEPEJTA (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), ALTA se comprometió a realizar una presentación en esta reunión por parte de las aerolíneas miembros de dicha Asociación, a efectos de analizar la discriminación en el cobro de los GDS a las aerolíneas latinoamericanas, lo que fue expresado con anterioridad en la reunión del GEPEJTA/20 (Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008). En ese sentido, ALTA realizó una presentación titulada “Costos GDS”, la misma que se acompaña como **Adjunto 4**.

24. La Sra. Mariel Palau, Subdirectora de Distribución de COPA Airlines, en representación de ALTA, realizó la mencionada presentación cuyo contenido se refería a una definición de los GDS, los principales GDS, el aumento anual en los costos, la importancia de aerolíneas de la región para los GDS, el impacto, las acciones en busca de la reducción de costos, conclusiones y las medidas propuestas al Grupo de Expertos. Asimismo, la Representante de ALTA explicó la afectación de las aerolíneas de la Latinoamérica comparando con las de Estados Unidos y Europa, quienes habían logrado un mayor poder

de negociación frente a las líneas aéreas de la región quienes por su volumen carecen de importancia para los prestadores de servicios GDS. Finalizó, invitando al GEPEJTA a analizar una posible solución al abuso de la posición dominante por parte de los proveedores de servicios GDS a las aerolíneas de la región o la posibilidad de trabajar en un código de conducta.

25. Seguidamente se le preguntó a la Represente de ALTA si es que, antes de definir el tema como una discriminación a las líneas aérea de la región, habían considerado la diferencia del valor por la transacción existente entre la región y Estados Unidos, diferencia en razón del tráfico total de pasajeros, la capacidad de reserva de las regiones, el número de asientos, la mala utilización de los GDS por parte de las agencias de viajes de la región (reservas ficticias) y contratos para pagar por billete emitido en lugar de transacción.

26. Al respecto, la Representante de ALTA expresó que en el caso de las líneas aéreas de Estados Unidos el 80% de su volumen es el tráfico al interior de su mismo país, es decir, tienen un sector doméstico muy fuerte, el número de asientos propiamente es mayor, el uso del Internet es muy alto, en cambio, en la región latinoamericana eso se torna difícil por el idioma, la moneda, la cultura, el uso del sistema no es eficiente. Asimismo, afirmó que los GDS no están dispuestos a ayudar a las aerolíneas a mejorar el uso del sistema ya que haciéndolo dejan de percibir ingresos y que los GDS no están dispuestos a realizar un cobro por boleto por que no les conviene.

27. Con relación al uso inadecuado del sistema por parte de las agencias de viajes de la región, informó que tienen siete (7) años dando seminarios a las agencias y se las auditaba para que el uso sea más fácil; destacó así mismo que lo ideal sería tener una alianza entre aerolíneas para que trabajen conjuntamente sobre una alternativa adicional al GDS pero esto les tomaría tiempo y dependiendo de la prioridad de las líneas aéreas ya que entrarían a competir con un sistema que actualmente es muy eficiente. Expresó, además, que hace dos (2) años existía un sistema más moderno y novedoso pero no tuvo aceptación de las agencias de viajes ya que estas tienen acuerdos firmado con los GDS, por lo que era complejo mirar otras alternativas. También mencionó que era esa la razón por la cual en Europa se había creado un código de conducta que controla este sistema e involucra a las agencias, GDS, aerolíneas, por lo tanto, las líneas aéreas de la región no podían hacer mucho al respecto si no existe un marco de conducta sobre el que puedan actuar.

28. El Experto de Guatemala comentó que le parecía muy interesante la relación entre línea aérea y los prestarios de los servicios GDS, refiriéndose a que cuando se efectúa una cancelación la penalidad a pagar por la aerolínea es menor de US\$ 5.00 y 3.00 dólares americanos y ésta cobra al pasajero entre US\$ 50.00 y US\$ 100.00 aproximadamente. Agregó igualmente que los Estados no cuentan con normativas que regulen la relación entre aerolínea y GDS porque son contratos privados, pero sí se reconoce la necesidad de normar esa relación contractual y terminó preguntando al representante de ALTA qué ha hecho la Asociación e IATA para atender esta situación.

29. La Represente de ALTA manifestó que están limitados por que no pueden trabajar conjuntamente con un GDS, por la regulación antimonopolio. Informó asimismo que cada aerolínea trabaja individualmente para combatir las malas prácticas pero no en conjunto por la regulación antimonopolio por lo que su propuesta era solicitar a los Estados la creación de un código de conducta regional.

Conclusión

30. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Representante de ALTA y de su requerimiento para buscar una solución al abuso de la posición dominante por parte de los proveedores

de servicios GDS a las líneas aéreas de la región, a través de la elaboración de un código de conducta sobre este tema. En ese sentido, consideró conveniente trasladar esta información al Grupo *ad hoc* para que tome en cuenta este asunto en el trabajo a ellos encomendado.

Cuestión 1.3 del

Orden del Día: **Sistema de reservas por computadora**

- **Encuestas**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/20 *Panamá*

31. En esta Cuestión del Orden del Día, el Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/20 recordando que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), su Estado realizó un análisis con cinco (5) respuestas de los Estados a la encuesta sobre Sistema de Reserva por Computadora (GDS). Informó también que la Secretaría envió posteriormente un recordatorio a los Estados exhortándolos a responder a la mencionada encuesta, recibiendo repuestas de Chile, Colombia, Paraguay y Uruguay.

32. Con la información disponible, el Punto Focal (Panamá) llegó a las siguientes conclusiones y propuestas: primero, que no existe en la mayoría de los Estados una normativa que regule el funcionamiento de los Sistemas de Reserva por Computadora (GDS), lo que hace difícil poder establecer parámetros en cuanto a máximos tarifarios, igualdad entre operadores, etc y, segundo, que sería recomendable analizar la posibilidad de formular un modelo sobre una normativa que contenga todos los parámetros necesarios para regular de una manera eficiente el funcionamiento de estos sistemas y que los Estados que lo estimen conveniente, la puedan utilizar como guía para implementarla dentro de su territorio, adaptándola a sus Leyes y Reglamentos establecidos. Conclusiones y propuestas, que sometió a consideración del Grupo de Expertos.

33. Seguidamente, la Secretaría informó que posterior a la elaboración de la nota se recibió la respuesta de Perú. Asimismo, invitó a los Expertos a definir cuál era el objetivo de esta tarea, ya sea crear un código de conducta o una decisión de la CLAC para que se incluya en las legislaciones o simplemente conocer qué está pasando en la región respecto a este tema.

34. Luego del debate, teniendo en consideración el poco número de respuestas, el GEPEJTA vio la necesidad de que, los Estados que aún no lo han hecho, contesten la encuesta y que el Punto Focal (Panamá), en una próxima reunión, presente la información tabulada.

Conclusión

35. El GEPEJTA acordó:

- a) que se incluya el tema en la próxima reunión del GEPEJTA;
- b) que la Secretaría envíe otro recordatorio a los Estados que no han respondido a la encuesta GDS; y,
- c) que Panamá, en su calidad de Punto Focal, presente la información tabulada en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.3 del
Orden del Día:

Sistema de reservas por computadora

- **Aplicación OMC**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/08 *Secretaría*

36. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/08 recordando que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), al tratar el tema sobre el SRC, entre otras cosas, se acordó que el Grupo *ad hoc* (Bolivia, Brasil, Panamá, ALTA, ACI/LAC e IATA) verifique qué aplicación se puede dar a este tema en la OMC. En ese sentido, informó que la Secretaría circuló la comunicación CLAC 3.10/482 de 01 de julio y el recordatorio CLAC 3.10/621 de 30 de julio de 2009 entre los Estados miembros requiriendo realizaran las averiguaciones al interior de su territorio verificando qué aplicación se podría dar en la OMC, para eliminar la diferencia de precios en los servicios que brindan los GDS a las líneas aéreas de la región con relación a las de otras regiones.

37. Al respecto, dio a conocer que hasta la fecha de la elaboración de la nota de estudio únicamente se había recibido la respuesta de la autoridad aeronáutica de Cuba por lo que expresó la necesidad de que los expertos participantes en la reunión dieran a conocer, durante el debate, la situación en sus respectivos países en relación a la consulta realizada por la Secretaría, tal como se señala en el párrafo anterior, teniendo en cuenta que los que participan en las reuniones de la OMC no son precisamente las autoridades aeronáuticas sino las autoridades de comercio, en ese sentido era importante que este tema lo averigüen al interior.

38. Al respecto, considerando que únicamente se contaba con la respuesta de un Estado y que no se podía llegar a una conclusión de llevar el tema a la OMC sin información consistente, el GEPEJTA vio la necesidad de contar con las respuestas de un buen número de Estados para así tener una idea general de la situación al interior de los países, lo que permitiría definir si es necesario o no llevar el tema a la OMC con el objetivo de eliminar obstáculos y la discriminación planteada por las aerolíneas (ALTA).

Conclusión

39. En ese sentido, el GEPEJTA acordó lo siguiente:

- a) que se incluya el tema en la próxima reunión del GEPEJTA;
- b) que la Secretaría envíe otro recordatorio a los Estados que no han respondido a la solicitud de verificar qué aplicación se puede dar al tema en la OMC;
- c) que la Secretaría envíe las respuestas a los miembros del Grupo *ad hoc*; y,
- d) que Panamá, en su calidad de Punto Focal, presente la información tabulada en la próxima reunión del GEPEJTA y se defina si es necesario llevar el tema a la OMC.

Cuestión 1.4 del
Orden del Día:

Análisis y actualización de las Decisiones de la CLAC

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/11 *Secretaría*
Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/27 *Panamá*

40. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/11 recordando que, de conformidad con el objetivo del trabajo de revisión del marco normativo de la CLAC, es decir, la actualización de las Decisiones adoptadas por las Asambleas y evaluar el grado de aplicación de las medidas aprobadas por los Estados miembros y, de acuerdo con el mandato de la XVII Asamblea Ordinaria de la CLAC (Ciudad de Panamá, Panamá, noviembre de 2006), presentó a consideración del GEPEJTA la revocación de la:

- Res A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”;
- Res A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”;
- Res A16-13 “Autonomía de la CLAC”;
- Rec A3-3 “Uso de la parada estancia”; y,
- Rec A10-6 “Sobre el servicio al courier”.

41. Con relación a la Res A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”, la Secretaría expresó que, en vista de que con fecha 18 de marzo de 1996, el Gobierno de Aruba depositó ante la Secretaría de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos de México la notificación de aprobación del Estatuto de la CLAC, se consideraba conveniente derogar esta Resolución, lo que fue aprobado por el GEPEJTA.

42. Con relación a la Res A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”; el GEPEJTA acordó revocarla y encargó a la Secretaría informar al Comité Ejecutivo al respecto y éste, a su vez, lo presente a la Asamblea.

43. Con relación a la Res A16-13 “Autonomía de la CLAC” y, teniendo en cuenta que ya se había dado cumplimiento a lo resuelto por la Asamblea respecto a esta Resolución, el GEPEJTA acordó proponer su derogación.

44. Con relación a la Rec A3-3 “Uso de la parada estancia”, ésta generó debate, llegándose a la conclusión que era necesario analizarla con mayor profundidad. El Experto de Brasil sugirió una modificación en el numeral 3) de la Recomendación, que fue acogida favorablemente y el GEPEJTA decidió que se circule la Recomendación entre los Estados para comentarios y análisis desde la óptica de código compartido. Así mismo, que se encargue a la Secretaría una presentación en la próxima reunión del GEPEJTA sobre códigos compartidos, lo que permitirá llegar a una decisión final respecto a esta Recomendación.

45. Con relación a la Rec A10-6 “Sobre el servicio al courier”, se solicitó a Panamá presentar su Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/27 y el Grupo de Expertos acordó que se amplíen las respuestas de la encuesta elaborada por Panamá y que dicho país, en su calidad de Punto Focal, presente la tabulación de la información en la próxima reunión del GEPEJTA para tener una visión más clara de lo que se haría con la Recomendación.

Conclusión

46. Luego del debate, el GEPEJTA acordó:

- a) que se sugiera al Comité Ejecutivo la derogación de la Res A11-2 “Incorporación de Aruba como Estado adherente a la membresía de la CLAC”;

- b) que la Secretaría informe al Comité Ejecutivo sobre la necesidad de revocar la Res A13-1 “Ampliación del área geográfica de la CLAC para la incorporación de otros Estados de América”;
- c) que se sugiera al Comité Ejecutivo la derogación de la Res A16-13 “Autonomía de la CLAC”;
- d) que la Secretaría circule entre los Estados la Rec A3-3 “Uso de la parada estancia” incluyendo la propuesta de modificación de Brasil, para que estos envíen sus comentarios desde la óptica de “código compartido” y que se coordine una presentación sobre “códigos compartidos” en la próxima reunión del GEPEJTA; y,
- e) que la Secretaría envíe otro recordatorio a los Estados que no han respondido a la encuesta sobre la Rec A10-6 “Sobre el servicio al courier”, retransmita las respuestas al Punto Focal (Panamá) y éste presente un informe con la información tabulada en la próxima reunión del GEPEJTA para definir la situación de la Recomendación.

Cuestión 1.5 del
Orden del Día:

Catastro de derechos de tráfico

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/05 *Secretaría*

47. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/05 recordando la propuesta de Chile durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009) con relación a mantener un registro de los acuerdos aerocomerciales de los Estados miembros de la CLAC y, en aquella oportunidad, se aprobó un formato mediante el cual los países debían hacer llegar la información de los derechos de tráfico otorgados. En ese sentido, informó que la Secretaría requirió de los Estados dicha información obteniendo respuestas de Brasil, Chile, Paraguay y República Dominicana que ya constaban en la página web de la CLAC. En el caso de Ecuador, informó que estaba pendiente envíen la información en el formato respectivo, pues lo habían hecho de otra forma. Finalmente, exhortó a los Estados que aún no habían hecho llegar la información solicitada, lo hagan en el formato aprobado.

48. Por su parte, el Delegado de Chile reiteró lo expresado por la Secretaría, instando a los Estados que aún no habían enviado la información que lo hagan en el formato elaborado por ser sencillo y facilita acceder a la información de derechos de tráfico evitando tener que revisar todas las cláusulas de los acuerdos.

Conclusión

49. Que la Secretaría envíe otro recordatorio a los Estados para que, los que aún no lo han hecho, hagan llegar la información sobre “catastro de derechos de tráfico” en el formato aprobado, que cada vez que suscriban nuevos acuerdos, envíen la información a la Secretaría para su actualización; y, que la Secretaría continúe publicando en su página web la información actualizada de los Estados.

Cuestión 1.6 del
Orden del Día:

Informe del Seminario sobre “Transporte y política aérea” (Ciudad de Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/21 *Secretaría*

50. La Secretaría presentó al GEPEJTA la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/21 aclarando que no se acostumbra presentar informes de este tipo eventos al GEPEJTA, en este caso, se lo hacía debido al importante material que éste produjo. Manifestó que el Seminario / Taller sobre “Transporte y Política Aérea”, se llevó a cabo en la Ciudad de Guatemala, Guatemala, entre el 9 y 12 de junio de 2009, cuyo objetivo fue que los especialistas debatan diferentes temas relacionados a la política y gestión del transporte aéreo, contribuyendo, de esta forma, a la integración regional, principal objetivo de la CLAC. El Seminario / Taller tuvo una duración de 4 días y estuvo dividido en dos partes: la primera, de índole académico, abordó temas de política, transporte aéreo y medio ambiente; y, la segunda, de orden práctico, en que se desarrolló trabajos de análisis y debate por grupos, con el fin de preparar modelos de aplicación regional en materia de negociación bi / multilateral y el plan de desarrollo aeronáutico.

51. Asimismo, informó que, como en oportunidades anteriores, luego de realizados los seminarios o eventos de esa naturaleza, se produjeron varias conclusiones que eran importantes tenerlas en cuenta dentro del trabajo de la CLAC. De igual manera, este Seminario / Taller había producido importante información que podía servir a los Estados como guías o directrices para el trabajo que desarrollan cuando se prepararan para una negociación, para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico o para la gestión de equilibrio línea aérea / aeropuerto. En ese orden de ideas, sobre la base de las conclusiones alcanzadas en cada uno de los temas trabajados, la Secretaría había elaborado los siguientes proyectos de Resolución como documentos de trabajo para la presente reunión y, de considerarlo pertinente, someterlos a la consideración del Comité Ejecutivo, los cuales sometió a análisis del GEPEJTA:

- Criterios y directrices para preparar una negociación;
- Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico; y,
- Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto.

52. Con relación al proyecto de resolución “Criterios y directrices para preparar una negociación”, el Grupo de Expertos lo acogió favorablemente con la salvedad que se la haga como una “recomendación” para que no sea mandatoria a todos los Estados, sino sirva como una guía a considerar para la preparación de negociaciones y luego se la presente al Comité Ejecutivo como un producto del GEPEJTA para su aprobación y ulterior promulgación por la Asamblea.

53. Con relación al proyecto de resolución “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”, el Representante de ACI/LAC propuso incluir en el texto de este proyecto el literal e) de la Resolución A17-03 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos” lo que creyó importante recogerlo y considerarlo en dicho proyecto. Esta propuesta fue apoyada por tres Estados miembros por lo que se solicitó a ACI/LAC hacer llegar a la Secretaría la propuesta de inclusión del literal e) en el proyecto y se circule el documento final para comentarios de los Estados en un plazo no mayor a 60 días.

54. Con relación al proyecto de resolución “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, el Representante de ALTA sugirió modificar algunos puntos para que estén acordes con la última versión del Doc 9082 de la OACI y el Representante de ACI/LAC sugirió tomar en cuenta que este proyecto no sólo se refería a aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de la navegación aérea y que se debía tener un esquema más amplio. Al respecto, el GEPEJTA solicitó a los Representantes de ALTA así como de ACI/LAC enviar sus propuestas a la Secretaría para que las incluya y luego se circule el documento para comentarios de los Estados en un plazo de 60 días para tener el

documento final inextenso en la próxima reunión del GEPEJTA y procesarlo como un proyecto de decisión para la próxima Asamblea.

Conclusión

55. El GEPEJTA acordó:

- a) aprobar el proyecto de recomendación “Criterios y directrices para preparar una negociación” y que la Secretaría lo presente para aprobación del Comité Ejecutivo y posterior promulgación por la Asamblea;
- b) que ACI/LAC haga llegar a la Secretaría la propuesta de inclusión del literal e) de la Resolución A17-03 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos” en el proyecto de resolución “Criterios y directrices para elaborar un plan de desarrollo aeronáutico”, que la Secretaría lo incluya y circule el texto final para comentarios de los Estados estableciendo un plazo de 60 días; y,
- c) que ALTA y ACI/LAC envíen sus propuestas sobre el proyecto de recomendación “Criterios y directrices para equilibrar la gestión línea aérea / aeropuerto”, que la Secretaría incluya dichas propuestas en el texto del proyecto, lo circule para comentarios de los Estados para que respondan en un plazo de 60 días. Luego que incluya este tema en la agenda de la próxima reunión del GEPEJTA donde se presentaría el documento inextenso como proyecto de decisión para la próxima Asamblea (Punta Cana, República Dominicana, noviembre de 2010).

Cuestión 1.7 del Orden del Día:

“Sistema Estadístico Integrado”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/13 *Secretaría*

56. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/13 recordando el mandato de la XVIII Asamblea Ordinaria de la CLAC de incluir en el Programa de Reuniones para el presente año, la realización de la Quinta reunión del Grupo *ad hoc* encargado de desarrollar un “Sistema Estadístico Integrado” y encargó a la Secretaría realizar un Seminario sobre el “Sistema Estadístico Integrado” para los miembros del Grupo *ad hoc*. Asimismo, informó que luego de las coordinaciones con el Estado Sede (Brasil) se convocó a la reunión del Grupo *ad hoc* y, considerando que no se contó con las respuestas esperadas, la Secretaría previa coordinación con la Presidencia de la CLAC y las autoridades aeronáuticas de Brasil, se vio obligada a postergar la realización de ambos eventos por lo que se ha previsto realizarlos aprovechando la primera reunión del GEPEJTA del 2010 y así evitar erogaciones adicionales.

57. De igual manera, informó que la Secretaría requirió de los miembros del Grupo *ad hoc* información relativa al proceso de los datos estadísticos que generan en los aeropuertos internacionales los Estados de la región, a través de un diagrama de flujo o esquema, que permita observar con claridad dicho proceso, desde la generación de los datos hasta su publicación; esto, en la parte técnica como comercial. A dicha solicitud se recibieron respuestas de Bolivia, Brasil y Chile.

58. Por otro lado, agregó que la Secretaría paralelamente buscó en la región información sobre el tema y se observó que en uno de los países, Ecuador, particularmente en el Aeropuerto

Internacional Mariscal Sucre de Quito existe un acuerdo entre el operador aeroportuario y la autoridad aeronáutica para el manejo de la información estadística. Estos dos utilizan la misma información y cuentan con un sistema elaborado. En ese sentido, informó que la Secretaría había solicitado al operador del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito realice una presentación del mencionado sistema en la próxima reunión del GEPEJTA, lo que consideraba bastante objetivo y así el GEPEJTA podría analizar la información y decidir de qué manera se la podría aprovechar, tanto por el operador aeroportuario como por la autoridad aeronáutica y evitar la duplicación de esfuerzos. Además, destacó que esta información serviría de ayuda para que el Grupo *ad hoc* desarrolle su trabajo. Finalmente, invitó al GEPEJTA a tomar nota de la información y a pronunciarse sobre la misma.

59. A continuación, el Experto de Chile recordó que en la última reunión se acordó que este tema requería de más tiempo y que los Estados envíen a “especialistas de estadísticas” a las reuniones de este Grupo *ad hoc* ya que había una falla de tipo técnica por lo que recalcó que si se iba a reactivar el tema los Estados envíen a los expertos en la materia para que se pueda avanzar con el trabajo encomendado y no se lo trate dentro del GEPEJTA sino por separado y, si se lo quisiera hacer en conjunto con el GEPEJTA, participen los especialistas, lo que fue apoyado por el Experto de Uruguay.

60. La Secretaría tomó nota de la intervención de Chile y manifestó que incluirá en la convocatoria al Grupo *ad hoc* la solicitud a las autoridades que envíen a sus especialistas en la materia. Hizo notar además que no sólo los expertos de estadísticas de las autoridades aeronáuticas están invitadas sino también de los operadores aeroportuarios así como de las líneas aéreas que también utilizan esa información. En cuanto a la presentación de Ecuador, indicó que se la trabajaría en el seno del GEPEJTA pero que el Grupo *ad hoc* trabajaría por separado para que cumpla con sus términos de referencia y tenga en cuenta toda la información disponible.

Conclusión

61. El GEPEJTA acordó lo siguiente:

- a) que la Secretaría incluya en la convocatoria del Grupo *ad hoc* la solicitud a las autoridades, operadores aeroportuarios y líneas aéreas, que envíen a sus especialistas en estadísticas;
- b) solicitar al operador aeroportuario del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito que realice una presentación sobre su sistema estadístico en la próxima reunión del GEPEJTA; y,
- c) que el Grupo *ad hoc* se reúna por separado y tenga en cuenta en su trabajo toda la información disponible.

Cuestión 1.8 del Orden del Día:

Revisión de límites de responsabilidad, Convenio de Montreal 1999

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/02 Secretaría

62. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/02 mediante la cual informaba que la OACI envió la Carta LE3/38.1-09/47 referida a la “Revisión de los límites de responsabilidad en virtud del Artículo 24 del Convenio de Montreal de 1999 – Notificación de la revisión de los límites de responsabilidad” y, considerando la importancia de ese tema y la necesidad que los

Estados miembros actualicen su reglamentación, solicitó a los miembros del GEPEJTA, la divulgación de la información proporcionada, al interior de sus respectivos Estados.

Conclusión

63. Sin mayores comentarios, los Delegados del GEPEJTA acogieron favorablemente la nota presentada por la Secretaría acordando divulgar dicha información al interior de sus respectivos Estados.

Cuestión 1.9 del Orden del Día:

Presentación IATA detallada cargos adicionales de los boletos **Presentación IATA metodología de cálculo y detalles de cargos adicionales**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/33 *IATA*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/09 *Secretaría*

64. En esta Cuestión del Orden del Día se recordó que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), la IATA realizó una presentación “El Mundo de los Impuestos”; al respecto, se acordó que la IATA realice una nueva presentación detallada de los cargos adicionales que se aplican en los boletos que se emiten, para mostrar el significado y alcance de cada uno en la próxima reunión del GEPEJTA, así como, presente la metodología de cálculo y detalle de los cargos adicionales que aparecen en los boletos. En ese sentido, la IATA preparó sólo una presentación referente a los cargos adicionales en los boletos, quedando pendiente, para una próxima reunión, la presentación referente a la metodología del cálculo y detalles de cargos adicionales.

65. El Sr. Boris Padilla, Aviation Solution Manager, Representante de la IATA realizó la presentación titulada “Impuestos, Tasas & Cargos”, la misma que se acompaña como **Adjunto 5** del presente informe. Esta presentación contenía una definición del cargo, tasa, impuesto, las políticas de cargos OACI, ejemplos de impuestos que son reinvertidos, servicio que provee la IATA y la información de la página web de IATA en donde **los Estados pueden acceder a la información detallada de todos los cargos, cuyo acceso tiene un costo**. Finalmente, recalcó que la mayoría de los cargos que existen en los boletos los demanda el gobierno.

66. Este tema generó un amplio debate, luego del cual el Grupo de Expertos observó confusa la definición de impuestos, tasas y cargos llegando a la conclusión que estas definiciones diferían por país. Asimismo, se expresó la duda en cuanto al criterio de extraterritorialidad, la protección al usuario y que lo más importante era la transparencia de los códigos incluidos en un boleto. De igual modo, se hizo hincapié que quedaba pendiente la presentación de las líneas aéreas para la próxima reunión del GEPEJTA y que IATA analice la posibilidad de entregar la información disponible en su página web referente a los cargos que se incluyen en los boletos, sin costo para la CLAC.

67. En ese orden de ideas, la Secretaría expresó que el objetivo de la tarea era buscar la transparencia para el usuario lo que se podría hacer a través de una decisión de la CLAC para recomendar eso a las autoridades. Se refirió que podrían generarse algunos efectos de extraterritorialidad y solicitó al Representante de la IATA, considerando que la CLAC ha realizado algunos trabajos en beneficio de dicha Asociación, de forma recíproca se facilite la información disponible en su página web a través de la Secretaría de la CLAC para hacer de conocimiento de las autoridades miembros el detalle de los cargos que se incluyen en los boletos, siendo importante contar con esos datos lo antes posible.

Conclusión

68. Finalmente, el GEPEJTA acordó que la Secretaría solicite formalmente a la IATA facilite la información disponible en la página web de dicha Asociación referente a los cargos que se incluyen en los boletos sin costo alguno lo que permitirá a las autoridades tener un amplio panorama sobre el tema y conocer porqué se están haciendo esos cargos, y posteriormente, decidir sobre la creación de un documento de directrices de la CLAC que permita a los Estados miembros incorporar en sus legislaciones disposiciones sobre la claridad y transparencia de la información de los cargos adicionales. Asimismo, se encargó a la Secretaría coordinar con IATA la presentación referente a la metodología del cálculo y detalles de cargos adicionales para la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 1.9 del Orden del Día:

Respuestas Estados ¿qué está pasando a nivel interno?

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/09 *Secretaría*

69. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/09 recordando que durante la reunión del GEPEJTA/22 la Experta de Panamá solicitó a los Expertos que comiencen a trabajar en el tema verificando qué está pasando con las líneas aéreas que operan en sus respectivos países y verificando los cobros que están efectuando las aerolíneas que allí emiten. De esta manera, con toda la información el Grupo trabajaría en la próxima reunión, después de las presentaciones que gentilmente la IATA realizaría.

70. En sentido de lo expuesto, la Secretaría requirió que las autoridades aeronáuticas obtengan la información detallada sobre los cargos adicionales a la tarifas de pasajeros que aplican las líneas aéreas internacionales en su respectivo país, entendiéndose como cargos adicionales los valores que aparecen en los boletos con siglas YQ, XT, etc..., y no forman parte de la tarifa. Al respecto, la Secretaría únicamente recibió las repuestas de Brasil, Cuba, Ecuador y República Dominicana y, posteriormente a la elaboración de la nota, la Secretaría informó que también se recibió la respuesta de Colombia. Finalmente, solicitó a aquellos Estados que no respondieron la solicitud emitan sus comentarios durante la presente reunión. Además, que sería conveniente respondan posteriormente por escrito para que la Secretaría tabule la información respectiva y presente el informe con el análisis respectivo en la próxima reunión del GEPEJTA.

Conclusión

71. El GEPEJTA acordó:

- a) que la Secretaría reitere la solicitud a los Estados para que a nivel interno en sus territorios verifiquen qué está pasando respecto a los cargos adicionales a las tarifas (YQ, XT, etc...); y,
- b) que la Secretaría incluya este asunto en la agenda de la próxima reunión del GEPEJTA (2010) y presente una nota de estudio con la información respectiva.

Cuestión 1.10 del Orden del Día:

Décima Reunión departamental de estadísticas OACI, Montreal, 23-27 de noviembre de 2009 (Secretaría)

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/03 *Secretaría*

72. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/03 refiriéndose a la carta de la OACI SD 13/1-09/65 de 27 de julio de 2009 recibida en la Secretaría mediante la cual se informaba sobre la “Décima Reunión departamental de estadísticas (STA/10)”, que se celebrará en la Sede de la OACI, en Montreal, entre el 23 y 27 de noviembre de 2009”. Agregó además que ese tipo de reuniones son muy importantes ya que se actualiza la información relativa a estadísticas, se revisan procedimientos, formularios, formatos y que, de ser necesario, los Estados miembros de la CLAC envíen a sus representantes a este evento.

Conclusión

73. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

Cuestión 2.1 del

Orden del Día:

Política regional de medio ambiente

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/28 *México*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/29 *México*

Cuestión 2.5 del

Orden del Día:

Guía de Orientación - Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/18 *Secretaría*

74. La Secretaría, en representación de México, Punto Focal de la Macrotarea de “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/28, la que contenía información sobre los “Resultados de las encuestas sobre ruido y emisiones de los motores en los Estados miembros de la CLAC”, presentando el análisis y conclusiones respecto al cuestionario sobre ruido y el cuestionario sobre emisiones. Finalmente, a través de la Nota de estudio, México sugirió: Recomendar que el Grupo *ad hoc* examine con profundidad los cuestionarios y que teniendo en cuenta el contenido de esta nota, así como las guías y orientaciones de la OACI sobre ruido y emisiones, realice el análisis de brecha a fin de emitir recomendaciones iniciales encaminadas a desarrollar los documentos de política pertinentes y apropiados para la región; Que el Grupo *ad hoc* al realizar su trabajo tenga en cuenta en la elaboración de sus recomendaciones la consideración de: las circunstancias específicas y las capacidades diferentes de cada Estado de la región; y las medidas que maximicen el costo beneficio en los Estados y su industria; y, Que el Grupo *ad hoc* presente un informe del progreso de su trabajo en la próxima reunión del GEPEJTA/24. Cuyas propuestas, fueron acogidas favorablemente por el GEPEJTA.

75. Al respecto, el Observador de Venezuela (CEVETA – Cámara de Empresas Venezolanas de Transporte Aéreo), informó que las líneas aéreas han tenido un diálogo con la autoridad aeronáutica venezolana y que ya está a punto de salir una ley de política social de transporte aéreo. Agregó que la contaminación por ruido y gases ha tenido un impacto por supuesto en las líneas aéreas y es una de las causas por las que ellas deben retirar ciertas aeronaves. Manifestó también que en esas discusiones con la

autoridad aeronáutica se habían identificado las causas por las cuales se debe limitar el uso de ciertas aeronaves, cuya primera causa la tiene el fabricante del avión, el mantenimiento de la aeronave tiene un costo mayor causa por la que la línea aérea prefiere retirar la aeronave.

76. Sobre el tema expuesto, el Representante de ALTA realizó un comentario sobre la diferenciación del trato que debería existir para emisiones de ruidos y gases. Se refirió a la información presentada por la Asociación en la reunión del GEPEJTA/22 en el sentido de que se debería considerar dentro de políticas más generales no solamente a la aviación, así como, tomar mucho en consideración el Protocolo de Kyoto y sobre todo el principio de “responsabilidad comunes pero diferenciadas” en ese sentido. Además, apoyó la aplicación de medidas voluntarias y que la aplicación en el futuro de medidas que no sean voluntarias y que se superpongan a lo expuesto en Kyoto era perjudicial, tanto para la industria del transporte aéreo, como para el desarrollo de la economía de los países.

77. Por su parte, la Secretaría hizo un paréntesis para recordar que este tema se relacionaba al Plan de Acción que el GIACC presenta en la próxima Reunión de Alto Nivel y que había sido analizado por el Consejo de la OACI y que para la mencionada Reunión, los Estados deberán ir con una posición clara.

78. A continuación, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada por México y los comentarios de los Expertos, expresando su satisfacción por el trabajo realizado por el Punto Focal en esta materia y su aprobación a las medidas propuestas en la nota de estudio, por lo que, se solicitó a la Secretaría trasladar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/28 al Grupo *ad hoc* sobre “Política regional de medio ambiente” para que continúe con el análisis del tema.

79. Por otro lado, la Secretaría presentó también la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/29, la misma que recogía el informe de situación relativo al Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC) de la OACI, cuyas propuestas fueron las siguientes y se acogieron favorablemente por el GEPEJTA:

- a) Respaldo plenamente la decisión del Consejo de la OACI, párrafos 4.2 y 4.3 de la nota de estudio.
- b) Reconocer que en el marco del Convenio de Chicago y el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, el informe y recomendaciones del Presidente del GIACC/4 contienen elementos útiles y prácticos para orientar la implementación del Programa de acción y líneas de acción entre la OACI y sus Estados miembros.
- c) Recomendar al Comité Ejecutivo la pertinencia de esperar los resultados de la Reunión de alto nivel sobre el cambio climático, que tendría lugar del 7 al 9 de octubre de 2009 en la Sede de la OACI, antes de preparar un documento de política regional relativo a las emisiones de la aviación civil regional.
- d) Recomendar el contenido de esta nota al elaborar la Guía de orientación para la participación de la CLAC en la Reunión de alto nivel a celebrarse en la sede de la OACI del 7 al 9 de octubre de 2009.

80. Teniendo en cuenta que el tema se relacionaba estrechamente con la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/18 elaborada por la Secretaría, se le solicitó al Secretario realizar la presentación de la misma. Al respecto, entre otras cosas, resaltó que era muy importante la participación de la CLAC con una posición consensuada en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio

climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC. Asimismo, invitó a los Estados a emitir sus comentarios al respecto para que la Secretaría pueda elaborar la “Guía de Orientación” teniendo en cuenta la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/29 (México). En ese orden de ideas, agregó que las conclusiones a que se lleguen durante el “Seminario de Medio Ambiente” que realizará la CLAC a finales de septiembre en Buenos Aires, Argentina, también servirían para alimentar la posición de la CLAC y este tema se discuta en ocasión de la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1ero de octubre de 2009).

81. Luego de la presentación de la Secretaría y, teniendo en consideración que en la reunión no se contaba con expertos en medio ambiente, el GEPEJTA acordó dar un plazo de 15 días a los expertos para que hagan llegar sus comentarios, teniendo en cuenta el literal p) y el numeral 5) de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/29 (México), a la Secretaría para que ésta proceda a elaborar la “Guía de Orientación” respectiva.

82. El Experto de Chile hizo un comentario adicional refiriéndose a los aspectos políticos, que sin duda la Guía iba a tener que estar a tono con el principio jurídico internacional ya que el tema debía tratarse desde el punto de vista del consentimiento internacional, excluyendo la medidas unilaterales. Recalcando que ese es un tema político no técnico y, sin duda, este aspecto debía estar presente en la “Guía de Orientación” que preparará la Secretaría. Finalmente, expresó que es un aspecto jurídico, político, de imposición unilateral y aplicación extraterritorial de normas que debe ser rechazado, y en todo caso buscar el consentimiento internacional en esta materia.

83. Asimismo, la Secretaría solicitó a los observadores, en caso tuvieran comentarios sobre el tema, los hagan llegar a la Secretaría en el plazo antes mencionado para que sean incluídos en la Guía y posteriormente revisado por los Estados.

Conclusión

84. El GEPEJTA resolvió:

- a) que la Secretaría haga llegar la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/28 y la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/29 al Grupo *ad hoc* sobre “Política regional de medio ambiente” para que continúe con el análisis del tema y tome en consideración las medidas propuestas por el Punto Focal;
- b) incluir el tema en la agenda de la próxima reunión del GEPEJTA donde el Grupo *ad hoc* deberá presentar su informe;
- c) que los Expertos hagan llegar sus comentarios al contenido de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/18 y los Estados y Observadores (ACI/LAC, ALTA e IATA) se pronuncien, en un plazo de 15 días, teniendo en cuenta la política de consentimiento internacional y la aplicación extraterritorial de normas;
- d) que la Secretaría incluya los comentarios recibidos y tome en cuenta la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/29 para la elaboración de la “Guía de Orientación”; y,
- e) que la Secretaría presente la “Guía de Orientación” en la próxima reunión del Comité Ejecutivo (Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1ero de octubre de 2009).

**Cuestión 2.2 del
Orden del Día:****Procesos de concesión**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/30 *México*

85. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/30 elaborada por México, la que se refería a la encuesta sobre “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” y se exhortaba a los Estados que aún no han hecho llegar sus respuestas, la gestionen y la envíen a la Secretaría lo antes posible, considerando que de conformidad a la Resolución A18-11 Directriz de Procedimiento para la Implementación del Plan Estratégico de la CLAC y su Anexo, se debería concluir en el mes de septiembre de 2009 con la recopilación, tabulación y análisis de la actualización de la encuesta antes mencionada.

86. Sin mayores comentarios sobre la Nota de estudio, el GEPEJTA acordó que la Secretaría envíe otro recordatorio a los Estados para que gestionen sus respuestas lo antes posible.

Conclusión

87. El GEPEJTA resolvió encargar a la Secretaría circular un recordatorio a los Estados que aún no han respondido a la encuesta sobre “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión de aeropuertos, servicios de navegación aérea y procesos de concesión de aeropuertos” para que respondan a la brevedad posible y remitir las respuestas al Punto Focal para su tabulación y análisis.

**Cuestión 2.3 del
Orden del Día:****Manual regulatorio de aeropuertos****Cuestión 2.4 del
Orden del Día:****Eficiencia aeroportuaria
Informe Grupo *ad hoc* (Ponente - Chile)**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/36 *Chile*

88. La Ponente del Grupo *ad hoc* sobre “Manual regulatorio de aeropuertos y Eficiencia aeroportuaria” presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/36, la que contenía el Informe, el cual sometió a consideración del GEPEJTA.

89. Luego de la presentación de la Nota de estudio, el GEPEJTA acogió favorablemente el informe y su cronograma de trabajo, del cual solicitó a la Secretaría tomar nota de las tareas encomendadas y dar seguimiento al trabajo del Grupo *ad hoc*.

90. República Dominicana se integró al Grupo *ad hoc* quedando conformado por: Brasil, Chile (Ponente), Guatemala, México, República Dominicana, ACI-LAC, ALTA, IATA y la Secretaría.

Conclusión

91. El Grupo *ad hoc* quedó conformado por Brasil, Chile (Ponente), Guatemala, México, República Dominicana, ACI-LAC, ALTA, IATA y la Secretaría y el GEPEJTA acogió favorablemente su informe tal como sigue:

ANTECEDENTES

1. Durante el GEPEJTA/22 realizado en Ciudad de Panamá, al tratar la cuestión relativa a la “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”, se acordó la reactivación del grupo ad hoc sobre “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria”, el cual estaría conformado por Brasil, Chile como Ponente, Guatemala, México, ACI-LAC, ALTA, IATA y la Secretaría con el objeto de elaborar el “Manual Regulatorio de Aeropuertos” e identificar parámetros para medir “Eficiencia y rendimiento de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea” con los términos de referencia sugeridos por la Secretaría.
2. Para este efecto, el Punto Focal de Gestión Aeroportuaria y medio ambiente, solicitó a los Estados miembros de la CLAC contestaran la encuesta relacionada con el “Seguimiento de los aspectos económicos, gestión aeroportuaria, servicios de navegación aérea y procesos de concesión teniendo en cuenta la Resolución A17-3 “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”
3. Teniendo esta información a la vista, debía elaborarse un proyecto de estándares de gestión para medir el rendimiento, que permita promulgar Guías de Orientación, para que los Estados miembros pudiesen aplicar las acciones correctivas pertinentes.

DISCUSION

4. Anterior a la reunión del GEPEJTA/23, el Grupo ad hoc conformado por Brasil, Bolivia, Chile, Guatemala, ACI LAC , ALTA y la Secretaría, se reunió para discutir los términos de referencia y tras revisar la resolución A17-3 decidió revisar la resolución A18-3 “Criterios y Directrices en materia de servicio al cliente y calidad total en los servicios aéreos y aeroportuarios”, específicamente los Capítulos 7 y 8, con el objeto de reestructurar y simplificar, sin dejar de lado lo esencial, su contenido. Sumado a lo anterior, se resolvió incorporar en el análisis la NE/6 presentada por Chile, relacionada con el nuevo modelo de concesiones aeroportuarias.
5. La Ponente presentó un índice tentativo de lo que podría ser el manual regulatorio y lo sometió a discusión del Grupo ad hoc.
6. Tras debatir algunos aspectos del mencionado índice, la Delegada de ALTA solicitó incorporar los Capítulos pertinentes de la Conferencia sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos y Navegación Aérea (CEANS). Esta tarea fue asumida por la Secretaría.
7. Sumado a estos antecedentes, se usarán como textos de orientación, el Doc. 9562 de la OACI “Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos” y el Doc. 9082 de la OACI “Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea”.
8. En otro orden de ideas, se decidió modificar el nombre del documento reemplazando la denominación de “Manual Regulatorio de Aeropuertos y Eficiencia Aeroportuaria” por “Factores a considerar en una regulación aeroportuaria”

DESARROLLO

El Grupo decidió abordar el contenido sobre la base de los siguientes capítulos:

- I. Principios regulatorios, contemplando el tratamiento de la regulación económica, técnica y jurídica, especialmente los capítulos séptimo y octavo de la Res A18-5*
- II. Establecimiento de los derechos y obligaciones según el tipo de relación contractual (operador – línea aérea – pasajero)*
- III. Indicadores de calidad, cuyo parámetro será la eficiencia, adecuándose a las particularidades de cada aeropuertos (tamaño, destino, etc.) designándose un rango, dentro del cual cada Estado se situará acorde a su realidad.*
- IV. Parámetros de eficiencia.*
- V. Conectividad, acceso e intermodalidad de los aeropuertos con su entorno, su relación con los organismos municipales y otros con competencia en la materia.*

MODALIDAD DE TRABAJO

- a) El Grupo ad hoc trabajará sobre la base del intercambio de información vía correo electrónico, quedando la Ponente a cargo de recibirla, procesarla y reenviarla para la revisión de los miembros del Grupo.*
- b) Los Delegados de ALTA y ACI-LAC enviarán su propuesta de resumen de los aspectos económicos a considerar en el texto final.*
- c) Cada miembro del Grupo ad hoc enviará parámetros de eficiencia que a su juicio deberían estar contemplados en el texto.*
- d) La Secretaría, como se mencionó, enviará la información relativa a CEANS.*

CRONOGRAMA

- a) Antes del 20 de septiembre, los miembros del Grupo ad hoc enviarán a la Ponente la información mencionada.*
- b) El Grupo ad hoc preparará el informe preliminar para presentarlo en el próximo Comité Ejecutivo.*
- c) En las reuniones del GEPEJTA de 2010 se elaborará el (los) proyecto(s) de decisión(es).*
- d) Se promulgará(n) resolución(es) por parte de la Asamblea (2010).*

MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS

- 9. Sometemos el presente informe a consideración de este Grupo de Expertos.*

Cuestión 2.6 del
Orden del Día:

Nuevo modelo de concesiones de Chile

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/06 *Chile*

92. En esta cuestión del Orden del día, la Secretaría presentó un covering indicando que los procesos de concesión aeroportuaria en la región se han desarrollado de diferente forma y la CLAC, desde hace varios años, ha venido realizando un seguimiento y análisis de los mismos, habiendo promulgado algunas resoluciones sobre este tema. Recordó que, al momento, está vigente la Resolución A17-3 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos”. Por tanto, se consideró conveniente que el GEPEJTA analice la información proporcionada por Chile y se tengan en cuenta a efectos de actualizar, modificar o enmendar la Resolución señalada y/o, de ser necesario, promulgar una resolución con directrices para aplicación de los Estados en este tema tan importante.

93. Por su parte, la Experta de Chile presentó el contenido de los adjuntos de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/06 sobre el “Nuevo Modelo de Concesiones” de su país, así como, las “Bases de Licitación del Aeropuerto de Punta Arenas”, esto último a modo de ejemplo.

Conclusión

94. Sin mayores comentarios, el GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada por Chile y acordó que estos documentos se tengan en cuenta a efectos de actualizar, modificar o enmendar la Resolución A17-3 sobre “Factores a considerar en la concesión de aeropuertos” y/o, de ser necesario, promulgar una resolución con directrices para aplicación de los Estados en este tema tan importante.

Cuestión 2.7 del
Orden del Día:

Presentación ACI/LAC programa de “certificación aeroportuaria”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/35 *ACI/LAC*

95. En esta Cuestión del Orden del Día, la Secretaría recordó que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, 26 al 28 de mayo de 2009), ACI/LAC informó que dicha Asociación, como organismo mundial de manejo de gestión aeroportuaria, incorporará en sus actividades la certificación de gestión operacional aeroportuaria (safety) certificada por estándares ACI a partir del próximo año. De igual manera, esperaba que la CLAC adopte una recomendación para que se incluya como elemento de juicio en el área de seguridad operacional. En ese sentido, ACI/LAC preparó una presentación en la que topó el tema antes mencionado.

96. El Sr. Eduardo Flores, Secretario General de ACI/LAC, realizó su presentación titulada “Programa de Auditoría de Seguridad Operacional Aeroportuaria”, la misma que contenía los antecedentes del programa, la visión del programa, los beneficios del programa para los miembros, el proyecto de calendario y los beneficios del programa para los aeropuertos. Dicha presentación se acompaña como **Adjunto 6** del presente informe.

97. Seguidamente, se le preguntó al Representante de ACI/LAC a quién estaba dirigido el programa de certificación, si es que éste era confidencial o quién corría el gasto, a lo que respondió que era un servicio que ofrece ACI a sus aeropuertos miembros, que el resultado de la certificación podía ser

confidencial dependiendo de la decisión del operador y que el costo lo asumía cada operador aeroportuario.

98. Al respecto, la Secretaría expresó su preocupación al haber, actualmente, tantas certificaciones, en todo caso, si estas fueran conjuntas se abaratarían costos y que las lidere el Estado, teniendo en cuenta que son las únicas certificaciones reconocidas.

99. El Representante de ACI indicó que con dicha certificación se busca una simplificación en general de todo el aeropuerto supliendo las múltiples auditorías de las líneas aéreas por lo que sería más eficiente. Acotó que dicha certificación busca una evaluación integral del aeropuerto y, teniendo en cuenta que la OACI no visita todos los aeropuertos, la certificación ACI de alguna manera complementaría las de dicho Organismo. En conclusión, expresó que la certificación ACI pretende ayudar a los aeropuertos en las no conformidades de las auditorías y se busca que la operación aeroportuaria sea más segura y que ésta, en ningún momento, se superpone a otras.

100. Seguidamente, la Experta de República Dominicana agregó que la certificación ACI debería estar más enfocada a que el aeropuerto se prepare para la certificación del Estado

Conclusión

101. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por el Representante de ACI/LAC y acordó analizar este tema con mayor profundidad. Esto, para evaluar la posibilidad de recomendar a los Estados que los resultados de las auditorías realizadas por ese Organismo sean consideradas como un elemento adicional en la evaluación que realizan las autoridades aeronáuticas previo la certificación aeroportuaria, conforme su potestad.

Cuestión 3 del

Orden del Día: Capacitación

102. Antes de iniciar esta parte de la reunión, el Secretario informó que lamentablemente el Punto Focal (Argentina) no estaba presente, porque recientemente se había transferido la autoridad aeronáutica de dicho país del Comando de Regiones Aéreas a la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC). Motivo por el cual los responsables de las tareas en materia de capacitación no habían cumplido en enviar las notas de estudio pertinentes. Razón por la cual la Secretaría había elaborado algunas notas que permitirían avanzar con el trabajo. Se esperaba que para la próxima reunión la ANAC de Argentina ya pueda cumplir con su responsabilidad en las tareas encomendadas.

Cuestión 3.1 del

Orden del Día: Diagnóstico regional sobre centros de instrucción

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/22 *Secretaría*

103. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/22, recordando que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), se aprobó un formulario específico para ser entregado a los Estados miembros de la CLAC, a efectos de llevar a cabo un diagnóstico regional de los Centros de Instrucción preciso y eficiente. El objetivo del mencionado formulario era contar con información certera acerca de cursos, infraestructura para la impartición de los mismos y generalidades; con el fin de que, una vez recopilada la información, se elabore una base de datos actualizada y detallada, que permita a los Estados Miembros contar con referencias ciertas y concisas sobre la actividad académica dentro del ámbito de la CLAC. Asimismo,

dicha información permitirá realizar un trabajo de análisis comparativo y divulgar la oferta educativa brindada por los distintos Centros de la Región.

104. Se refirió también que la Secretaría circuló un formulario para que sea completado por los Estados con la citada información. Con fecha 14 de agosto de 2009, se reiteró esta solicitud y, a la fecha de elaboración de la Nota de estudio, se recibieron solamente ocho respuestas (Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, Paraguay y República Dominicana), las mismas que fueron enviadas oportunamente al Punto Focal “Argentina”, para el respectivo análisis, el mismo que se debía presentar durante la presente reunión. Agregó que posterior a la elaboración de la Nota, se recibió la respuesta de Colombia.

105. Con la información recibida y con la que se contaba en la Secretaría, informó que se había preparado un cuadro con información sobre los Centros de Instrucción en la región, el mismo que figuraba como adjunto y que serviría para iniciar el análisis respectivo, no sin antes señalar que con pocas respuestas recibidas no se podía establecer un diagnóstico regional, por lo que se exhortó a los Estados a continuar enviando información sobre sus centros de instrucción. Finalmente, invitó a los Expertos a tomar nota de la información presentada y a pronunciarse sobre el tema, si así lo considerasen.

Conclusión

106. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría y se exhortó a los Estados a enviar sus respuestas al formulario sobre Diagnóstico regional sobre centros de instrucción, esperando que Argentina, en su calidad de Punto Focal, desarrolle la tarea encomendada para analizarlo en una próxima reunión.

Cuestión 3.2 del Orden del Día:

Armonización de programas Informe Grupo *ad hoc*

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/34 *Grupo ad hoc (Brasil)*

107. El Experto de Brasil, en consideración de no estar presente ningún representante de Argentina, presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/34 que contenía el Informe del Grupo *ad hoc* sobre “Armonización de programas” elaborado únicamente por su país, el mismo que sometió a consideración del GEPEJTA.

108. Al respecto, el GEPEJTA aprobó el informe presentado por Brasil y el cronograma de actividades contenido en el mismo, resaltando que sería una buena oportunidad reunirse con Argentina aprovechando la próxima reunión del Comité Ejecutivo, previsto a realizarse en Buenos Aires, Argentina, el 30 septiembre y 1ero de septiembre de 2009. El informe se detalla a continuación:

Antecedentes

1. Basado en la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/03 presentada por Argentina en la Vigésimo Segunda reunión de GEPEJTA celebrada en la Ciudad de Panamá, Panamá, entre El 26 y 28 de mayo de 2009, se constituyó un Grupo *ad hoc* conformado por Argentina, Brasil y la Secretaría, con el fin de proponer medidas para la Armonización de los Programas de Capacitación.

2. En ese momento, se sugirió que el Grupo determinará los procedimientos, el alcance, las especialidades y temas necesarios para cumplir esa tarea.

Armonización de programas

3. Brasil, a través de la Superintendencia de Estudios, Investigación y Capacitación (SEP) de la Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), elaboró una metodología para el desarrollo de programas de licencias del personal promulgado por la OACI en su Anexo 1.

4. Esta metodología consiste en:

- a) Investigación de derecho internacional;
- b) Análisis de las necesidades del mercado;
- c) Determinación del plan de estudios pertinentes para el alcance de cada licencia;
- d) Determinación de la competencia (habilidades, conocimientos y actitudes) necesarios para el cumplimiento de cada elemento de contenido del programa;
- e) Organización de los contenidos de los cursos en módulos y componentes curriculares;
- f) Determinación de la carga de trabajo de cada módulo y de cada componente curricular;
- g) Determinación de las experiencias de aprendizaje adecuadas a cada curso;
- h) Determinación de los requisitos mínimos para las instalaciones físicas (laboratorios, equipos, talleres);
- i) Determinación de los procesos de evaluación y criterios de evaluación;
- j) Desarrollo de glosario técnico pedagógico para cada licencia.

5. Como resultado de la metodología antes descrita, Brasil ha elaborado manuales de los cursos - documentos legales que presenta el programa mínimo para un curso, junto con la orientación didáctica, la evaluación del proceso, así como las instalaciones y equipos necesarios para ejecutar un curso.

6. Basándose en la experiencia de crear y utilizar la metodología anterior, el Brasil sugiere que los primeros programas (manuales, por supuesto) para ser armonizados sean los siguientes:

- a) Mecánico de Mantenimiento de aeronaves (de la célula, la aviónica y sistema de propulsión);
- b) Piloto Privado (avión o helicóptero);
- c) Piloto Comercial (avión o helicóptero);

7. Dada la experiencia acumulada en el proceso, teniendo en cuenta la propuesta de la Secretaría de la CLAC, Brasil está dispuesto a recibir de cada Estado miembro, resumir y analizar los siguientes requisitos (conforme la 10ª edición del Anexo 1 y Doc. 7192 Subparte D-1) relativos a los programas enumerados en el párrafo anterior:

- a) Conocimientos;
- b) Actuación Humana;
- c) Pericia;

d) Experiencia.

8. *Para alcanzar estos objetivos, Brasil sugiere el siguiente calendario de actividades:*

- a) Reunión entre Brasil, Argentina (Punto Focal) y la Secretaría: Setiembre/09;*
- b) Transmisión de la documentación de los párrafos 6 y 7 por los Estados miembros a Brasil: Octubre/09;*
- c) Reunión para la síntesis y la presentación preliminar: Febrero/10;*

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

9. *Se invita al Grupo de Expertos a:*

- a) Tomar conocimiento de la presente nota;*
- b) Presentar las consideraciones que estimen conveniente acerca del tema de referencia;*
- c) Colaborar en la implementación de este procedimiento, aportando la información solicitada en los plazos sugeridos;*
- d) Apoyar las labores que viene desarrollando la Secretaría en el marco de la capacitación.*

Conclusión

109. El GEPEJTA acogió favorablemente el informe del Grupo *ad hoc* aprobando su cronograma de trabajo, es decir, mantener una reunión entre Brasil, Argentina (Punto Focal) y la Secretaría en septiembre 2009; transmisión de la documentación por los Estados miembros a Brasil de los párrafos 6 y 7 del Informe del Grupo *ad hoc* hasta octubre 2009 y mantener una reunión para la síntesis y la presentación preliminar en febrero 2010.

Cuestión 3.3 del
Orden del Día:

Divulgación de cursos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/25 *Secretaría*

110. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/25, recordando que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), se aprobó un formulario específico para ser entregado a los Estados miembros de la CLAC, a efectos de llevar a cabo un diagnóstico regional de los cursos que se dictan en la región en materia de aviación civil cuyo objetivo del mencionado formulario era contar con información certera acerca de cursos, infraestructura para la impartición de los mismos y generalidades; esto con el fin de elaborar una base de datos actualizada y detallada, que permita a los Estados Miembros contar con referencias ciertas y concisas sobre la actividad académica dentro del ámbito de la CLAC. Asimismo, dicha información permitirá realizar un trabajo de análisis comparativo y divulgar la oferta educativa brindada por los distintos Centros de la Región.

111. Informó, así mismo, que la Secretaría circuló el formulario para que sea completado por los Estados con la citada información y que, con fecha 14 de agosto de 2009, se reiteró esta solicitud, recibándose, a la fecha, respuestas de ocho Estados (Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, Paraguay y República Dominicana), las mismas que fueron enviadas oportunamente al Punto Focal

“Argentina”, para el respectivo análisis, el mismo que se debía presentar durante esta reunión. Señaló también que con las pocas respuestas recibidas no se podría establecer un diagnóstico regional, por lo que exhortó a los Estados a continuar enviando información sobre sus centros de instrucción. Finalmente, invitó a los Expertos a tomar nota de la información presentada y a pronunciarse sobre el tema, si así lo considerásen.

Conclusión

112. Sin ningún comentario, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría y se exhortó a los Estados a enviar sus respuestas al formulario sobre Divulgación de cursos, reiterando sus deseos que en la próxima reunión ya se cuente con notas de estudio del Punto Focal (Argentina).

Cuestión 3.4 del

Orden del Día:

Reactivación del IPAC - Informe Grupo *ad hoc* (Ponente - Panamá)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/37 *Panamá*

113. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/37 que contenía el informe del Grupo *ad hoc* encargado de la “Reactivación del IPAC”, sometiendo a consideración del GEPEJTA las siguientes propuestas: Esperar respuesta de parte de la Autoridad de Aeronáutica civil de Panamá, la cual tiene un plazo no mayor de 12 meses, para consultar con las demás autoridades de la República de Panamá, sobre la viabilidad de la reactivación del Instituto; Se encomendó a la Secretaría de la CLAC que busque alternativas con otros Estados sobre la posibilidad de reactivar el IPAC; y, Apoyar a la Secretaría de la CLAC para que continúe gestionando los cursos, que se han venido desarrollando a lo largo de este tiempo, en beneficio de los países miembros.

114. Al respecto, el Experto de Chile solicitó se aclare si la propuesta referida a que la Secretaría busque otras alternativas de sede para el IPAC, era aplicable en cualquier momento, antes o después de la respuesta del Gobierno Panameño, es decir, después de los 12 meses.

115. El Experto de Panamá aclaró que dada la importancia de la Reactivación del Instituto, dejaba abierta la posibilidad a que cualquier Estado manifieste su interés en el interín y de existir otra propuesta que se lo haga conocer a su país.

116. En sentido de lo expuesto, la Secretaría resumió que quedaba abierta la posibilidad para que otros Estados expresen su interés de ser Sede del IPAC independientemente que se espere la respuesta del Gobierno Panameño después de los 12 meses, por lo que, en el interín la Secretaría buscará otras opciones para la Reactivación del Instituto, en ese sentido solicitó que si hubiera algún Estado interesado, lo haga saber a la Secretaría.

Conclusión

117. El GEPEJTA aprobó el informe del Grupo *ad hoc* encargado de la “Reactivación del IPAC” con la salvedad de que si cualquier otro Estado así lo desee, exprese su intención de ser Sede del IPAC independientemente de la respuesta del Gobierno Panameño después de los 12 meses. Por lo que se solicitó a la Secretaría circular una comunicación a los Estados en ese sentido.

Cuestión 3.5 del
Orden del Día:

Centros de formación de pilotos

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/24 *Secretaría*

118. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/24, recordando que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), se aprobó un formulario específico para ser entregado a los Estados miembros de la CLAC, a efectos de contar con información certera acerca de los centros de formación de pilotos y cursos que brindan los mismos. Una vez recopilada la información, se actualizaría la base de datos, de manera que permita a los Estados Miembros contar con referencias ciertas y concisas sobre la actividad de formación de pilotos, dentro del ámbito de la CLAC. En ese sentido informó que la Secretaría circuló un formulario para que sea completado por los Estados con la citada información y que reiteró dicha solicitud el 14 de agosto de 2009 y, a la fecha, se habían recibido solamente cuatro respuestas (Bolivia, Colombia, Perú y Paraguay), las mismas que fueron enviadas oportunamente al Punto Focal “Argentina”, para el respectivo análisis, el mismo que se debía presentar durante esta reunión.

119. Agregó además, que con la información recibida y con la que se contaba en la Secretaría, se había preparado un cuadro con información sobre los Centros de formación de pilotos en la región, el mismo se adjuntó a la Nota de estudio y que serviría para iniciar el análisis respectivo y señaló que con las pocas respuestas recibidas no se podía establecer un diagnóstico regional, por lo que exhortó a los Estados a continuar enviando información sobre sus centros de formación de pilotos. Finalmente, invitó a los Expertos a tomar nota de la información presentada y a pronunciarse sobre el tema, si así lo considerasen.

Conclusión

120. Sin ningún comentario, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría y se exhortó a los Estados a enviar sus respuestas al formulario sobre Centros de formación de pilotos, reiterando lo expresado en otros puntos de esta Macrotarea, respecto al trabajo del Punto Focal (Argentina).

Cuestión 3.6 del
Orden del Día:

Optimización del recurso humano

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/23 *Secretaría*

121. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/23, recordando que durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), se resaltó la importancia de la capacitación y perfeccionamiento constante del recurso humano, fundamental para el correcto ejercicio de las tareas involucradas en el ámbito aeronáutico. Asimismo, se señaló que el incorporar y/o actualizar conocimientos es enriquecedor y otorga seguridad al personal al momento de desempeñar sus labores diarias. En ese sentido, se propuso a los Estados que realicen un diagnóstico acerca de la situación actual de su recurso humano, pero para tal efecto, se debía contar con el formato elaborado por el Director del Centro de Instrucción, Perfeccionamiento y Experimentación - CIPE.

122. Recordó también que durante el debate, algunos Expertos manifestaron que era necesario precisar la especialidad del recurso humano, en consideración de la variedad y amplitud del campo aeronáutico, en el que existen técnicos de diferentes áreas. Asimismo, se consideró necesario establecer una metodología que permita armonizar la optimización del recurso humano en la región. Por otro lado,

se resaltó que contando con información suficiente del recurso humano disponible en las administraciones de los Estados miembros, existiría muchas posibilidades y alternativas para la cooperación horizontal. En ese orden de ideas, el GEPEJTA, en aquella oportunidad, acordó que Argentina, en su calidad de Punto Focal, envíe el proyecto de “formulario/encuesta” a la Secretaría para su revisión y presentación en esta reunión como documento de trabajo, antes de su circulación. Una vez terminada la evaluación de las respuestas, se decidiría sobre la organización de seminarios, jornadas, reuniones, en los casos que considere conveniente.

123. Al respecto, informó que el 23 de junio y 14 de agosto de 2009, la Secretaría solicitó a Argentina el envío de la citada información, pero a la fecha, lamentablemente no se recibió respuesta, por lo que todavía este tema no podía ser analizado. Reiteró que recientemente se había reestructurado la Autoridad Aeronáutica Argentina, al traspasar las funciones que anteriormente tenía el Comando de Regiones Aéreas (CRA) a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC). El CIPE dependía de la anterior administración, por lo que se estimaba que la nueva administración argentina retomará, lo antes posible, las tareas a ellos encomendadas. Finalmente, invitó a los Expertos a tomar nota de la información presentada y a pronunciarse sobre el tema, si así lo considerásen.

Conclusión

124. Sin ningún comentario, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 3.7 del

Orden del Día:

Necesidades de instrucción en la región

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/15 *Secretaría*

125. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/23, recordando que, desde el período anterior, la CLAC viene organizando eventos de capacitación sobre la base del listado de necesidades identificadas a través de la encuesta circulada. Informó que algunos de esos cursos y/o seminarios ya habían sido dictados o programados para llevarse a cabo en el transcurso del presente año, razón por la cual, se procedió a actualizar dicha información. En este sentido, expresó que, el 3 de julio de 2009, se circuló nuevamente una encuesta entre los Estados, recibiendo 23 respuestas de instituciones que detallaba en la Nota de estudio. Aclaró, así mismo, que la encuesta había permitido actualizar la información hasta el año 2013 y que eso serviría para continuar programando los eventos en los próximos años y como base para el Instituto Panamericano de Aviación Civil – IPAC, en caso se reactivara antes de estas fechas.

126. Sobre lo expuesto, exhortó a los Estados que, sobre la base de estos resultados, asignen el presupuesto necesario para asegurar su participación en los citados eventos. Finalmente, invitó a los Expertos a tomar nota de la información presentada, apoyar las labores que viene desarrollando la Secretaría en el marco de la capacitación y a pronunciarse sobre el tema, si así lo considerásen.

Conclusión

127. Sin ningún comentario, el GEPEJTA acogió favorablemente la propuesta de la Secretaría en el sentido de que se sugiera a los Estados asignen el presupuesto necesario para asegurar su participación en los eventos de instrucción.

Cuestión 3.8 del
Orden del Día:

Becas 2009

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/01 *Secretaría*

128. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/01, la misma que contenía información detallada de las becas otorgadas por la CLAC en base a acuerdos con otras organizaciones, como por ejemplo, la Autoridad de Aviación Civil de Singapur, la Dirección de Cooperación Técnica de la OACI y otras que, dependiendo de la participación, otorga en los eventos de capacitación que organiza la propia Secretaría. De igual forma, listó en su nota los eventos que están previstos llevarse a cabo, los que aún no tenían fecha y ni sede definida.

129. Asimismo informó, entre otras cosas que, de conformidad al Acuerdo suscrito entre la Joint Aviation Authorities Training Organization (JAA TO) y la CLAC (Santiago, Chile, octubre 2008) se pondrá a disposición de los Estados miembros un número de vacantes para algunos eventos de capacitación en la JAA. Finalmente, mencionó que se tiene previsto un evento conjuntamente con la CEAC (Conferencia Europea de Aviación Civil).

Conclusión

130. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 3.9 del
Orden del Día:

Gestión de la CLAC en materia de capacitación

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/03 *Secretaría*

131. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/03, con información sobre los Organismos con quienes trabaja la CLAC activamente en materia de capacitación, se refirió también al Plan Estratégico de la Comisión y a los cursos, seminarios, conferencias y talleres realizados por la CLAC en el 2008. También, presentó lo que se proyecta hasta el 2010 y terminó haciendo relación a la política de cooperación horizontal. Considerando la importancia del tema, aclaró el porqué muchos seminarios se enmarcan en la política de cooperación horizontal, debido a que el Estado cubre una buena parte de la organización del evento y está cooperando con el resto de Estados. Finalmente, agregó que la realización de dichos eventos de capacitación también va a permitir a la Secretaría identificar personas especialistas que, en un momento determinado, podrían conformar la base de datos para que se los tenga como capacitadores en el futuro o, incluso, podrían servir de apoyo a los Estados en materia de la mencionada cooperación horizontal.

Conclusión

132. El GEPEJTA acogió con beneplácito la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 4 del
Orden del Día:

Navegación Aérea

Cuestión 4.1 del
Orden del Día:

Modelo de Costos y Tarifas para los Servicios de Navegación Aérea
Informe Grupo ad hoc (Ponente)

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/38 *CORRIGENDUM Brasil*

133. El Experto de Brasil presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/38 *CORRIGENDUM* que contenía el informe del Grupo *ad hoc* sobre “Modelo de Costos y Tarifas para los Servicios de Navegación Aérea”, sometiendo a consideración del GEPEJTA las propuestas contenidas en dicho documento.

134. Al respecto, la Secretaría se refirió al literal b) y expresó que el resto del documento sobre Aspectos Económicos de los Aeropuertos sea considerado en el GEPEJTA y propuso que, una vez que la Secretaría haga las modificaciones en la parte de navegación aérea, en la próxima reunión del GEPEJTA se analice el resto del documento correspondiente a la parte de los aeropuertos. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el Grupo de Expertos.

Conclusión

135. El GEPEJTA acogió favorablemente el informe del Grupo *ad hoc* encargando a la Secretaría realice las modificaciones al documento en la parte de navegación aérea, las mantenga resaltadas en negrilla y en la próxima reunión el GEPEJTA analice el resto del documento correspondiente a la parte de los aeropuertos. Este informe se detalla a continuación:

Antecedentes

1. *Como se pode recordar, a Vigésima Segunda Reunião do GEPEJTA (Cidade do Panamá, Panamá, 26 a 28 de maio de 2009), entre outras coisas, aprovou a reativação do Grupo ad hoc e os termos de referência deste Grupo, tal como se detalha a seguir:*

a) na Macrotarefa sobre Navegação Aérea, cambiar o nome da tarefa de “Sistema de cobrança unificado para serviços de navegação aérea” para “Modelo de custos e tarifas para os serviços de navegação aérea”;

b) revisar e atualizar a redação da Resolução A15-13 – “Guia metodológico para o cálculo dos custos dos serviços aeroportuários e de navegação aérea para a região”;

c) que Brasil, Chile e Panamá enviem para a Secretaria da CLAC, em um prazo de 30 dias, seus modelos de cobrança;

d) que a Secretaria da CLAC, por sua vez, envie aos membros do Grupo os referidos modelos, que deverão enviar seus comentários para a Secretaria, em um prazo de 30 dias, com a finalidade de se ter um modelo único para o GEPEJTA, para discussão e posterior aprovação pelo Comitê Executivo;

e) a Secretaria solicitará aos Estados membros do Grupo ad hoc a designação de especialistas técnicos e economistas para a discussão deste assunto; e

f) que o Grupo ad hoc se reúna um dia antes do início da reunião do GEPEJTA/23, prevista se realizar em Santo Domingo, República Dominicana, entre os dias 25 e 27 de agosto de 2009.

Ações desenvolvidas

2. *Diante dos acordos acima estabelecidos, o Grupo ad hoc “Modelo de custos e tarifas para os serviços de navegação aérea”, constituído por Brasil (Punto Focal), Chile, Panamá, República Dominicana, ALTA, ACI-LAC e a Secretaria da CLAC, se reuniu nos dias 24 e 25 de agosto de 2009, e chegou a algumas conclusões e acordos finais relatados a seguir.*

3. *O Grupo ad hoc tratou da revisão da Resolução A15-13, considerando as propostas apresentadas e chegou a um consenso de que esta revisão e atualizações deveriam se limitar apenas às metodologias para o cálculo dos custos dos serviços de navegação aérea, considerando a competência do Grupo a respeito da Macrotarefa “Navegação Aérea”.*

4. *Diante das propostas de atualizações apresentadas e discutidas para a revisão do Guia metodológico contido na Resolução A15-13, o Grupo ad hoc decidiu:*

a) propor a inclusão de um “considerando” que faça referência aos Documentos da OACI números 9082 “Políticas da OACI sobre direitos Aeroportuários e Serviços de Navegação Aérea” e 9161 “Manual sobre Aspectos Econômicos dos Serviços de Navegação Aérea”, já que esses dois documentos, em grande parte, estabelecem as bases para a elaboração de uma adequada metodologia para o cálculo de custos para os Serviços de Navegação Aérea.

b) propor a inclusão do literal “c” no item 3.1 “objetivos do sistema” da Resolução A15-13, que rezaria o seguinte:

“c. Distribuir de manera proporcional a su nivel de consumo, la totalidad de costos, entre las distintas actividades a prestarse a los usuarios de los servicios de navegación aérea.”

c) propor a inclusão de um texto sobre custos de prefinanciamento ou “desarrollo”, que poderia conter uma alteração no terceiro parágrafo do item 3.3.2 da Resolução A15-13:

*“3.3.2
.....*

“Por tanto, se deberá prever un costo de desarrollo de nuevas capacidades, lo que significa inversión real para la organización. El costo de desarrollo determinado, ha de ser asociado únicamente al servicios a que está destinado, evitando así que usuarios no relacionados carguen con parte de dicho costo.”

d) propor a inclusão do texto sugerido a seguir, posteriormente ao literal “b” do item 3.3.5 da Resolução A15-13, para que se estabeleça a possibilidade de que o enfoque de tarifação em base de custos médios possa ampliar-se para adotar um enfoque de tarifa baseado em princípios econômicos.

“c. En determinadas circunstancias, el enfoque de tarificación basado en costos médios, podrá ampliarse para incluir la fijación de tarifas basado en principios económicos”.

e) propor a inclusão do texto, como se segue abaixo, para se prever a possibilidade da aplicação dos mesmos critérios adotados no item 6.3 da Resolução A15-13, que se referem a congestionamento, prevendo incentivos para o caso do uso das instalações e serviços em temporadas de baixa operação.

Parágrafo a incluir na parte final do item 6.3:

“Podrá también contemplarse tarifas más bajas a los usuarios de estos servicios en periodos de escaso tráfico, fijando una tarifa que incentive a las aeronaves de mayor PMD a hacer uso de las instalaciones. Esta tarifa podrá ser igual a la tarifa máxima aplicada a las aeronaves de menor PMD.”

Medidas propostas ao GEPEJTA

5. Em consequência dos trabalhos desenvolvidos pelo Grupo ad hoc “Modelo de Custos e Tarifas para os Serviços de Navegação Aérea”, o GEPEJTA está convidado a:

a. tomar conhecimento das propostas apresentadas pelo Grupo ad hoc e adotá-las para a revisão e atualização do texto da Resolução A15-13 – “Guia metodológico para o cálculo dos custos e dos serviços aeroportuários e de navegação aérea para a região” e apresentá-la ao Comitê Executivo para decisão final.

b. estabelecer novos estudos, junto a Macrotarefa “Transporte e Política Aérea”, sobre a revisão e atualização da Resolução A15-13, no que se refere aos textos sobre modelos de custos para os Serviços Aeroportuários.

Cuestión 5 del Orden del Día:

Seguridad operacional

Cuestión 5.1 del Orden del Día:

Diagnóstico objetivo y fundado de la seguridad operacional en la región

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/19 Chile

136. El Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/19 recordando que durante la LXXVI Reunión del Comité Ejecutivo (Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009), se aprobó el Plan Estratégico para los años 2009-2010 y que, específicamente, en la Macrotarea de “Seguridad Operacional” se contempla la realización de un diagnóstico (todos los Anexos) objetivo del status de la seguridad operacional en la Región, basado en los resultados de las auditorías realizadas por OACI, dentro del Programa Universal de Auditorías. Señaló además que el objeto de dicha tarea era

determinar tendencias comunes de aspectos que afectan a la seguridad operacional para buscar soluciones comunes y así disminuir los costos y esfuerzos individuales de los Estados, especialmente considerando que, ningún otro organismo mundial o regional había realizado esa tarea. Además de lo anterior, se cumpliría con la necesidad de evitar duplicidad de esfuerzos, especialmente con la labor que cumple el Sistema Regional de Cooperación con la Vigilancia a la Seguridad Operacional.

137. Por otro lado, el Experto se refirió a la Nota de estudio que su Delegación presentó en la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), la cual no fue lo suficientemente clara. Y, en ánimos de dar continuidad a la tarea encomendada, reiteró en la necesidad de contar con los antecedentes de las Constataciones de las auditorías realizadas a los Estados de la región y mencionó a los países, cuya información se encuentra disponible en la página web de la OACI. Al respecto, indicó que les faltaba conocer la información de 13 Estados que a la fecha habían sido auditados, a excepción de Belice. De igual manera, manifestó que la publicación de dichos informes en la página web de la OACI podría durar un año por lo que consideraba no razonable esperar todo ese tiempo para poder realizar el diagnóstico y proponer las soluciones comunes.

138. En ese sentido, el Experto de Chile manifestó que lo que se requiere son los informes preliminares de las auditorías de los Estados que aún no han sido publicados por OACI y que sean remitidos a Chile, o en su defecto un informe a nivel ejecutivo que identifique las Constataciones, incluso pudiendo o no considerar aquellas que aún se puedan encontrar en discusión con el Auditor Líder. Hizo la aclaración que esos informes inclusive no necesitaban identificar al Estado, reiterando que el propósito de contar con esa información era determinar tendencias comunes y que requieran soluciones comunes. Además, indicó que de no contar con la información requerida, su país sólo podría realizar un análisis parcial con menos del 50% de los Estados, cuyos resultados y sugerencias de trabajos futuros, podrían ser sólo parciales y no necesariamente ser un verdadero aporte a las necesidades de la Región.

139. Finalmente, el Experto de Chile invitó a los Expertos a tomar nota de la información y sometió a consideración su propuesta en el sentido de que aquellos Estados cuyos informes aún no han sido publicados en la página web de OACI, hagan llegar su informe preliminar a la Secretaría para que esta lo retransmita a Chile, en un plazo de 45 días, que empezaría a correr desde la fecha de presentación de la Nota de estudio.

140. En sentido de lo expuesto, el GEPEJTA encomendó a la Secretaría circular entre los Estados una comunicación requiriendo la información antes mencionada estableciendo un plazo de 60 días y ésta retransmitirá la información a Chile para su respectivo análisis y que la Secretaría elabore una base de datos con la información disponible, en el marco de la “política de cooperación horizontal”.

Conclusión

141. El GEPEJTA convino:

- a) que la Secretaría envíe el requerimiento a los Estados para que, en un plazo de 60 días, envíen sus informes preliminares de auditoría; y,
- b) que la Secretaría, en coordinación con el Punto Focal, Chile, elabore una base de datos con la información disponible, en el marco de la “política de cooperación horizontal”

**Cuestión 5.2 del
Orden del Día:****Implantación SMS/SSP en Chile**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/02 *Chile*

142. En esta Cuestión del Orden del Día, el Experto de Chile presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/02 la que contenía información sobre el inicio de implantación en su país del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS/SSP) y propuso acciones para compartir experiencias a fin de transferir los conocimientos a los otros Estados miembros, con el propósito de lograr su aplicación global en la Región. Concluyó, invitando a los Estados a tomar nota de la información presentada y a aprobar la idea de organizar un Seminario / Taller sobre implantación del SMS y SSP en la Región, donde se puedan discutir los desafíos de los Estados de la Región en la implementación del SMS en su interacción con el desempeño del SSP, con el propósito de compartir las mejores prácticas, las experiencias y obtener conclusiones que apoyen a los Estados

143. La propuesta de Chile de organizar un Seminario / Taller sobre implantación del SMS y SSP en la Región, fue acogida favorablemente por el GEPEJTA y se sugirió que dicho evento se realice en Guatemala, previo coordinación con la autoridad aeronáutica, por lo que se encargó a la Secretaría incluir el Seminario / Taller en el programa de capacitación del 2010.

Conclusión

144. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por Chile y acordó encargar a la Secretaría se incluya el Seminario / Taller sobre implantación del SMS (Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional) y SSP (Programa Nacional de Seguridad Operacional) en la Región en el programa de capacitación del 2010 y la coordinación con la autoridad aeronáutica de Guatemala para la realización del mismo. Asimismo, el Grupo de Expertos sugirió que cualquier requerimiento bajo el marco de la “cooperación horizontal” se lo haga a través de la Secretaría, para mantener el control.

**Cuestión 5.3 del
Orden del Día:****Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, Montreal, Canadá,
29-31 de marzo de 2010**

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/12 *Secretaría*

145. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/12 la que se refería a la Carta AN 12/53-09/51 de la OACI mediante la cual se informaba sobre la “Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional”, que se celebrará en la Sede de la OACI, en Montreal, entre el 29 y 31 de marzo de 2010. Al respecto y, como en oportunidades anteriores, manifestó que era necesario que la CLAC asista a esa Conferencia con una posición consensuada, por lo que se debería trabajar en la “Guía de Orientación”, en base al procedimiento establecido para estos casos.

146. Luego de la información presentada, la Secretaría sugirió que se circule el contenido de la Nota de estudio para que los Estados, en un plazo de 60 días, hagan llegar sus comentarios sobre los “objetivos globales y resultados propuestos” de la Conferencia e indiquen si desean presentar notas de estudio en dicho evento, así mismo, que se le encargue elaborar al “Guía de Orientación” que incluya los comentarios de los Estados, enviar la información pertinente al Punto Focal (Chile) para la elaboración de los proyectos de notas de estudio respectivas y se las circule nuevamente para comentarios finales, en un plazo de 30 ó 60 días y, con todo eso, llevar una posición común a la mencionada Conferencia. Esta propuesta fue acogida favorablemente por el GEPEJTA.

Conclusión

147. El GEPEJTA acordó que la Secretaría:
- a) circule el contenido de la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/12 entre los Estados para comentarios y se les pregunte también si tienen intención de presentar nota(s) de estudio para la Conferencia, debiendo responder en un plazo de 60 días;
 - b) elabore la “Guía de Orientación” incluyendo los comentarios de los Estados;
 - c) envíe la “Guía de Orientación” al Punto Focal (Chile) y, si es el caso, elabore las notas de estudio respectivas, esto en un plazo de 30 ó 60 días; y,
 - d) circule entre los Estados el o los proyecto(s) de nota(s) de estudio para comentarios finales previo a la Conferencia y elaboración definitiva de la “Guía de Orientación”.

Cuestión 5.4 del Orden del Día:

Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/17 *Secretaría*

148. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/17 mediante la cual recordaba el encargo que le hizo el Comité Ejecutivo (Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009) al GEPEJTA, en el sentido de realizar un análisis jurídico del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericano (RASG-PA) y ver la posibilidad de qué manera podría la CLAC contribuir en este Grupo.

149. Al respecto, el GEPEJTA no estaba claro con la tarea y el objetivo de la misma, por lo que se solicitó a la Secretaría revise la grabación de la reunión del Comité Ejecutivo realizado en Isla de Pascua, Chile, y, posteriormente aclare qué se busca con esta labor encomendada al GEPEJTA.

150. En consideración de lo expuesto, el Experto de Chile informó sobre este Grupo Regional, indicando que trabaja sin ningún aporte de los Estados que lo conforman y lo hacen a través de video conferencias obteniendo soluciones concretas en algunos temas. Igualmente, expresó que la conclusión del Comité Ejecutivo estaba algo confusa, es decir, realizar un análisis jurídico, en todo caso, sería analizar la posibilidad en qué podría apoyar la CLAC como Organización. Agregó, así mismo, que habían Estados miembros de la CLAC que forman parte del Grupo Regional pero no están representados como CLAC y finalmente, indicó que, en su calidad de Punto Focal, está en la obligación de mantener informado a los Estados miembros de la CLAC sobre el traajo del RASG-PA.

Conclusión

151. El GEPEJTA resolvió encargar a la Secretaría que:
- a) que se remita a la grabación de la reunión del Comité Ejecutivo (Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009) y verifique el encargo hecho al GEPEJTA respecto al RASG-PA; y,
 - b) que incluya el tema en la próxima reunión del GEPEJTA ampliando la información sobre el tema.

Cuestión 5.5 del
Orden del Día:

Programa de auditoría de seguridad OACI

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/07 (Adj. B *CORRIGENDUM*) *Secretaría*

152. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/07 mediante la cual se adjuntaba el último boletín electrónico promulgado por la OACI que contenía importante información relativa al Programa Universal de Auditoría de dicha Organización y los avances alcanzados hasta la fecha.

153. Asimismo, considerando la “Política de Cooperación Horizontal” implementada por la CLAC y la necesidad de que los Estados se apoyen mutuamente a través de sus especialistas antes y después de las auditorías, sugirió que se debería tener en cuenta el programa previsto para lo que resta del 2009 y el 2010, particularmente en lo que corresponde a los Estados miembros de la CLAC y el Punto Focal debería evaluar las necesidades de apoyo y la Secretaría completar la base de datos de los especialistas correspondientes. Sobre esto se podría iniciar un programa de apoyo mutuo conforme lo esperado.

Conclusión

154. El GEPEJTA acogió favorablemente la información presentada y las propuestas de la Secretaría es decir: tener en cuenta el programa previsto para lo que resta del 2009 y el 2010, particularmente en lo que corresponde a los Estados miembros de la CLAC y el Punto Focal evalúe las necesidades de apoyo y la Secretaría complete la base de datos de los especialistas correspondientes. Sobre lo que se podría iniciar un programa de apoyo mutuo conforme lo esperado.

Cuestión 6 del
Orden del Día:

Otros asuntos

Cuestión 6.1 del
Orden del Día:

Programa de reuniones y capacitación CLAC 2010

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/14 *Secretaría*

155. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/14 mediante la cual presentó a consideración del GEPEJTA el Programa de reuniones y capacitación CLAC para el 2010, el que había elaborado considerando que no se superpongan, especialmente, las reuniones del Comité Ejecutivo con las sesiones del Consejo de la OACI.

Conclusión

156. El Grupo de Expertos acogió favorablemente la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 6.2 del
Orden del Día:

34° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, Montreal, 9 – 17 de septiembre de 2009

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/10 *Secretaría*

157. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/10 recordando que en el GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009) se presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/10 relacionada al 34° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI y, en aquella oportunidad, se acordó que los Estados hicieran llegar sus comentarios sobre los documentos a ser discutido por el Comité Jurídico, así como, la composición de sus delegaciones. En ese sentido, informó que, a la fecha de elaboración de la Nota, únicamente se recibió respuestas de seis Estados con los nombres de las personas que los respresentarán en el Comité y, con relación a la solicitud de comentarios sobre los documentos a ser discutidos, sólo Ecuador se pronunció al respecto.

158. En ese orden de ideas, la Secretaría resaltó que, debido a la importancia del tema a ser debatido en el Comité Jurídico, era necesaria la participación de la CLAC y que se lleve una posición común, por lo que, en la Nota de estudio, se sugería mantener una reunión previa por parte de los Expertos que participarán y que se designe coordinador de la misma al Representante de Chile, Sr. Álvaro Lisboa Montt, Asesor Legal de la Junta Aeronáutica Civil, teniendo en cuenta además que Chile actualmente ejerce la Presidencia de la CLAC y la amplia experiencia del mencionado experto. Finalmente, exhortó a los Estados que aún no lo han hecho, respondan a la comunicación de la Secretaría, antes de la reunión.

159. Al respecto, el Sr. Lisboa informó que, lamentablemente él sólo iba a estar presente la segunda semana de la reunión del Comité Jurídico y manifestó que no tendría inconveniente en realizar las coordinaciones respectivas con la salvedad que lo podría hacer únicamente la segunda semana.

160. En consideración de lo expuesto, el Experto de Brasil sugirió que se le encargue la coordinación al Sr. Luis Giorrello, Asesor Jurídico de la DINACIA (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica) del Uruguay.

161. Seguidamente, el Experto de Uruguay indicó que se iba a informar al Sr. Giorrello lo acordado para que actuara como coordinador de la Delegación CLAC en el 34° período de sesiones del Comité Jurídico y que, considerando el tiempo limitado, sugirió que se intercambien puntos de vista vía correo electrónico.

Conclusión

162. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada y resolvió encargar al Sr. Sr. Luis Giorrello, Asesor Jurídico de la DINACIA del Uruguay como coordinador de la participación de la CLAC en el 34° período de sesiones del Comité Jurídico.

Cuestión 6.3 del Orden del Día:

Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar, Montreal, Canadá, 19-21 de octubre de 2009

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/04 Secretaría

163. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/04 la que contenía la Carta AN 13/60-09/23 de la OACI mediante la cual se informaba sobre el “Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar”, que se celebrará en la Sede de la OACI, en Montreal, entre el 19 y 21 de octubre de 2009. Se refirió al párrafo 2) de la carta la cual establecía: “... *que el Foro mundial sobre cooperación cívico-militar se lleva a cabo a modo de seguimiento de las recomendaciones formuladas por la Undécima Conferencia de navegación aérea (Doc 9828, Recomendación 1/2) relativas a la coordinación con las autoridades militares con miras a lograr una mejor organización y gestión del espacio aéreo y como mecanismo de apoyo integral a la exitosa serie de reuniones cumbre cívico-*

militares de gestión del tránsito aéreo instituidas por la Air Traffic Control Association (ATCA). Asimismo, el Foro se lleva a cabo para dar seguimiento a la Resolución A36-13 de la Asamblea de la OACI, Apéndice O – Coordinación entre el tránsito aéreo civil y el militar, en la que se solicita a los Estados que tomen las medidas necesarias para coordinar con las autoridades militares en un esfuerzo por implantar un enfoque flexible y de cooperación para la organización y gestión del espacio aéreo ...”

Conclusión

164. Sin ningún comentario, el GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 6.4 del Orden del Día:

Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos – términos de referencia y cronograma

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/32 *Panamá*

165. El Experto de Panamá presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/32 la que, de conformidad a lo acordado durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), contenía los términos de referencia y cronograma del Grupo *ad hoc* sobre “Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos”, información que sometió a consideración del Grupo de Expertos.

166. El GEPEJTA tomó nota de la información y solicitó a Panamá que se mantenga en contacto con los miembros del Grupo *ad hoc* vía Internet y que haga llegar a la Secretaría el cronograma más definido conforme el Anexo a la Resolución A18-11.

167. Seguidamente, el Experto de Uruguay expresó su interés de formar parte del Grupo *ad hoc* por lo que éste quedó constituido por: Argentina, Brasil, Costa Rica, Panamá (Ponente), Uruguay, ALTA e IATA.

Conclusión

168. El GEPEJTA acordó:

- a) el Grupo *ad hoc* quedó constituido por Argentina, Brasil, Costa Rica, Panamá (Ponente), Uruguay, ALTA e IATA;
- b) que el Grupo *ad hoc* se mantenga en contacto vía correo electrónico para desarrollar su trabajo;
- c) la Secretaría enviará una comunicación a los Miembros del Grupo *ad hoc* adjuntando las notas disponibles y recordando su términos de referencia para que inicien su trabajo;
- d) que el Ponente del Grupo *ad hoc* (Panamá) envíe a la Secretaría el cronograma final de conformidad a la Resolución A18-11;
- e) que el Grupo *ad hoc* consulte con el GRUFAL/AVSEC de la CLAC sobre algún tema adicional y en qué les podría contribuir respecto a este tema; y,

- f) que el Grupo *ad hoc* presente un informe del avance su trabajo en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 6.5 del

Orden del Día:

Presentación “Civil Aviation Security System – CASS”

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/31 *República Dominicana*
Presentación IDAC/RDOM - COCESNA

169. En esta Cuestión del Orden del Día el Experto de República Dominicana presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/31 en la que informaba al GEPEJTA sobre el “CASS” (Civil Aviation Security System); mediante el cual habían creado un enlace interinstitucional que interconectaba a diferentes entidades oficiales, responsables no sólo de la Seguridad de la Aviación (AVSEC), de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (Safety Oversight) y de Aeropuertos y Navegación Aérea, sino también de diversos aspectos de seguridad nacional vinculados a la aviación civil. Dicha Nota de estudio contenía las ventajas de extender las facilidades del sistema a los demás países de la Región, creando un sistema regional multisectorial para el control de la seguridad de las operaciones aeronáuticas, en el marco de la “cooperación horizontal”.

170. El Experto de República Dominicana y el Representante de COCESNA realizaron una presentación sobre el CASS, la misma que figura como **Adjunto 7** del presente informe.

171. Luego de la presentación, el Experto de Brasil sugirió que se debería trasladar la misma al Grupo *ad hoc* sobre “Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos”, ya que contenía datos de mucha utilidad para dicho Grupo.

172. A continuación, la Secretaría expresó que la presentación también contenía temas AVSEC, por lo que sugirió que se realice una presentación en la próxima reunión del GRUFAL/AVSEC de la CLAC para que sea analizado. Asimismo, de conformidad al ofrecimiento de República Dominicana de poner a disposición de los Estados el CASS, se buscaría la mejor manera posible para que se lo haga a través de la Secretaría bajo el marco de la “política de cooperación horizontal”, lo que coadyuvaría a estrechar aún más las relaciones con COCESNA.

Conclusión

173. El GEPEJTA convino:

- a) que la Secretaría realice los contactos pertinentes con la Autoridad Aeronáutica de República Dominicana y COCESNA para encontrar la mejor forma de poner el CASS a disposición de los Estados, bajo el marco de la “cooperación horizontal”;
- b) que se envíe la presentación a los miembros del Grupo *ad hoc* sobre “Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos” (Panamá) para que la tengan en cuenta en su trabajo; y,
- c) que la Secretaría coordine con República Dominicana y COCESNA y se realice la misma presentación para el GRUFAL/AVSEC (2010).

Cuestión 6.7 del
Orden del Día:

Conferencia OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos, Río de Janeiro, Brasil, 16-18 de noviembre de 2009

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/05 *Secretaría*

174. La Secretaría presentó la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/05 para poner en conocimiento de los Estados la Carta AN 1/17.19-09/56 de la OACI mediante la cual se informaba sobre la “Conferencia OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos”, que se celebrará en Río de Janeiro, Brasil, entre el 16 y 18 de noviembre de 2009. Finalmente, invitó al GEPEJTA a intercambiar puntos de vista con miras a participar en la citada Conferencia.

Conclusión

175. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por la Secretaría.

Cuestión 6.8 del
Orden del Día:

Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire

Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/16 *Secretaría*

176. La Secretaría presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/23-NE/16 recordando que, durante la reunión del GEPEJTA/22 (Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009), la IATA presentó la Nota de estudio CLAC/GEPEJTA/22-NE/20 sobre el Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire. Al respecto, en aquella oportunidad, el GEPEJTA acordó que este tema continúe debatiéndose con mayor profundidad en esta reunión. En ese sentido y, a solicitud de la IATA, se volvió a presentar el documento.

177. En consideración, que en el momento de la discusión de la Nota de estudio antes señalada, ningún Representante de la IATA estaba presente, se decidió incluir el tema en la próxima reunión del GEPEJTA.

Conclusión

178. El Grupo de Expertos encargó a la Secretaría coordinar con IATA la presentación del tema en la próxima reunión del GEPEJTA.

Cuestión 6.9 del
Orden del Día:

Información de Punto Focal FAL/AVSEC

Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/07 *República Dominicana*

179. El Experto de República Dominicana se refirió a la Nota informativa CLAC/GEPEJTA/23-NI/07 en la que se daba a conocer el estado de situación de las tareas encomendadas a su país, en su calidad de Punto Focal de la Macrotarea “Facilitación y Seguridad”. Concluyó su presentación agradeciendo la cooperación, orientación y seguimiento brindado por la Secretaría de la CLAC, en el desarrollo y consecución de las metas establecidas dentro de la Macrotarea que les corresponde. De igual manera, agradeció a los Estados Miembros, su cooperación en la consecución de

los objetivos comunes, al tiempo que apreciarían sobremanera, cualquier sugerencia u orientación que estimen les pueda ser útil para alcanzar las metas propuestas y, finalmente, exhortó a los Estados a responder los requerimientos que se hacen a través de la Secretaría.

Conclusión

180. El GEPEJTA tomó nota de la información presentada por el Punto Focal.

Clausura

181. Al concluir, el Secretario de la CLAC expresó su agradecimiento a la Autoridad Aeronáutica de República Dominicana y a todos aquellos que permitieron culminar con éxito la reunión, invitó a los Expertos a continuar impulsando el Programa de Trabajo de la CLAC, también agradeció a los organizadores y destacó la labor del personal de la Secretaría. Acto seguido, el Sr. Luis Rodríguez, Presidente de la Junta de Aviación Civil agradeció a los participantes y expresó su deseo de un feliz retorno a sus respectivos países.

**DISCURSO DE INAUGURACIÓN DEL SR. LUIS RORÍGUEZ ARIZA, PRESIDENTE DE LA
JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA**

Buenos días:

Nuestro país se honra y distingue en ocasión de servir de sede a esta Vigésima Tercera Reunión Del Grupo De Expertos En Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos Del Transporte Aéreo (GEPEJTA/23), de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

El haber sido escogidos como sede de esta reunión, es fruto del empeño y el soporte de nuestro gobierno, así como de las autoridades de aviación civil, para colocar el Transporte Aéreo de nuestro país en una posición destacada a nivel Internacional, y contribuir a la integración y sinergia de las iniciativas de la región.

Como resultado de ese empeño, hoy podemos exhibir logros que hace algunos años nos parecían distantes, como por ejemplo: Dentro del marco jurídico, nos regimos por una nueva y más adecuada Ley de Aviación Civil, como lo es la 491-06.

Recuperamos la Categoría 1 de parte de las autoridades de Aviación civil de los Estados Unidos de América.

Obtuvimos una posición como miembro del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y logramos alcanzar la Primera Vicepresidencia de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), durante la última asamblea celebrada por el organismo en Santiago de Chile del 27 al 29 de octubre de 2008. En esa reunión, nuestro país fue escogido como sede de la próxima asamblea de la CLAC, a efectuarse en el último trimestre del próximo año 2010, que me permito adelantarles hoy, se llevará a cabo en el incomparable y muy reconocido polo turístico de Punta Cana.

En ese orden me permito destacar, que el gobierno dominicano a través de la Junta de Aviación Civil, ha desarrollado una política de apertura de los mercados con nuevas rutas, incrementando los derechos de tráfico y la oferta de capacidad en el transporte aéreo internacional, sobre todo con los países miembros de esta organización. Como fruto de esta política para mejorar e integrar el transporte aéreo, podemos citar el hecho de haber transportado más de 9 millones dos cientos mil pasajeros el pasado año, cifra que estamos haciendo todo lo posible por superar en el año que transcurre, a pesar de la crisis económica que afecta al mundo hoy día.

Consideramos que esta reunión tiene una importancia especial para la CLAC, toda vez que en ella, serán tratados asuntos de gran relevancia para la preparación de la próxima asamblea del organismo, tales como:

- Transporte y política aérea (acuerdo multilateral de cielos abiertos).
- Gestión aeroportuaria y medio ambiente (política regional de medio ambiente).
- Capacitación (diagnóstico regional sobre centros de instrucción)
- Navegación Aérea (modelo de costos y tarifas para los servicios de navegación aérea)
- Seguridad operacional (programa de auditoria de seguridad OACI).

-Presentación “del sistema de seguridad de la aviación civil (a cargo de República Dominicana y COCESNA).

Es por ello que estamos seguros de que todos los distinguidos delegados presentes, harán su mejor esfuerzo por obtener resultados satisfactorios para el desarrollo del Transporte Aéreo de la Región Latinoamericana.

Queremos finalmente augurarles el mayor éxito en la tarea que nos trae a esta reunión y desearles que disfruten su estadía y descubran el significado de la expresión de que La República Dominicana es “inagotable”.

Muchas Gracias



**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE
EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS ECONÓMICOS Y
JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO
(GEPEJTA/23)**

Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

LISTA DE PARTICIPANTES

ESTADOS MIEMBROS

BOLIVIA

YANELA ZÁRATE MORÓN
Gerente General
ALA – Asociación de Líneas Aéreas – Bolivia
Edificio Torre Azul P 6 Of. 601
Av. 20 de octubre Esq. Campos
T: (591 2) 200 0869
F: (591 2) 243 4446 / 706-25705
alabolivia@entelnet.bo



JORGE VALLE VARGAS
Asesor Legal
ALA – Asociación de Líneas Aéreas – Bolivia
Edificio Torre Azul P 6 Of. 601
Av. 20 de octubre Esq. Campos
T: (591 2) 200 0859 Cel. 772-33253
F: (591 2) 243 4446
alabolivia@entelnet.bo



BRASIL

BRUNO SILVA DALCOLMO
Superintendente de Relaciones Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 19º Andar
Centro – Río de Janeiro – 22.071-001 – Brasil
T: (55 21) 3501 5151
F: (55 21) 3501 5152
Bruno.dalcolmo@anac.gov.br



JOSÉ DOLABELA PORTELA
Gerente de Coordinación con Organismos Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 20º Andar
Centro – Río de Janeiro – 22.071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5112
F: (55 21) 3501 5152
Jose.dolabela@anac.gov.br



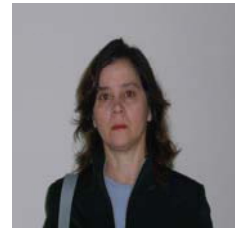
VALDIR LEMOS PADILHA
Gerente de Operaciones Internacionales
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 8º Andar
Centro – Río de Janeiro – 22.071-001 - Brasil
T: (55 21) 3501 5706
F : (55 21) 3501 5706
Padilha.valdir@anac.gov.br



RODRIGO FLORIO MOSER
Experto en Regulación de Aviación Civil
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Aeroporto Internacional de Brasília – Setor de Concessionárias, Lote 5
Sala 203, Brasília, DF – 71.608-900
T: (55 61) 3366 9258
Rodrigo.moser@anac.gov.br



SONIA CRISTINA LOPES MACHADO
Experto en Regulación de Aviación Civil
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Presidente Vargas, 850 – 13º Andar
Centro – Río de Janeiro – 22.071-001 – Brasil
T: (55 21) 3501 5463
F : (55 21) 3501 5467
Sonia.cristina@anac.gov.br



MARCELO DE SALES PESSOA
Gerente General de Estudios y Capacitación
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Almirante Silvio de Noronha, 373 Castelo, Rio de Janeiro,
20020-010 - Brasil
T: (55 21) 3501 2840
F : (55 21) 3501 2965
Marcelo.pessoa@anac.gov.br



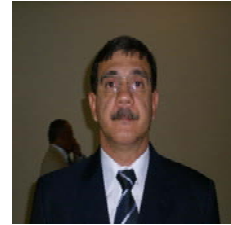
CLECIOS VINICIUS BATISTA E SILVA
Especialista en Regulación de Aviación Civil
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Almirante Silvio de Noronha, 373 Castelo, Rio de Janeiro,
20020-010 - Brasil
T: (55 21) 3501 2821
Clecios.baptista@anac.gov.br



DENIS RIBEIRO FRANCA
Coordinador de Núcleo de Soporte a la Regulación
ANAC - Agência Nacional de Aviação Civil
Av. Almirante Silvio de Noronha, 373 Castelo, Rio de Janeiro,
20020-010 - Brasil
T: (55 21) 3501 2812
F: (55 21) 3501 25337
Denis.franca@anac.gov.br



JOSÉ CARLOS ARELHANO PONTES
Asesoría para Asuntos de Tarifas de Navegación Aérea
DECEA - Departamento de Control de Espacio Aéreo
Av. General Justo, 160 – Centro – Río de Janeiro – RJ
Brasil, CEP. 21330-020
T: (55 21) 2101 6308
F: (55 21) 2101 6604
atan@decea.gov.br



RAUL OCTAVIANO DE SANT'ANNA
Adjunto Subdepartamento de Operaciones
Av. General Justo, 160 – Centro – Río de Janeiro – RJ
Brasil, CEP. 20021-130
T: (55 21) 2101 6350
F: (55 21) 2101 6233
asdop@decea.gov.br



CHILE

LORENZO SEPÚLVEDA BIGET
Director de Seguridad Operacional
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (562) 439 2497
F: (562) 439 2635
lsepulveda@dgac.cl



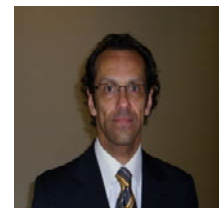
VIVIANA ITURRIAGA PIÑA
Jefe Subdepartamento Comercialización
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2250
F: (56 2) 439 2021
viturriaga@dgac.cl



MARÍA FERNANDA GÓMEZ ASTORGA
Cientista Político
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2775
F: (56 2) 439 2571
fgomez@dgac.cl



DAVID DUEÑAS SANTANDER
Abogado
DGAC – Dirección General de Aeronáutica Civil
Miguel Claro 1314, Providencia, Santiago
T: (56 2) 439 2445
F: (56 2) 439 2463
dduenas@dgac.cl



ALVARO LISBOA MONTT
Asesor Legal
JAC – Junta de Aeronáutica Civil
Moneda 1020, 4 piso, Santiago
T: (56 2) 698 6945
F: (56 2) 698 3148
alisboa@mtt.cl

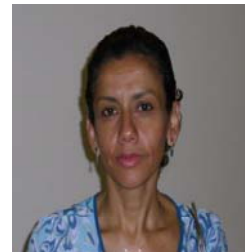


EDUARDO ALVARADO CACERES
Jefe Dpto. Técnico-Económico
JAC – Junta de Aeronáutica Civil
Moneda 1020, 4 piso, Santiago
T: (56 2) 672 0228
F: (56 2) 698 3148
ealvarado@mtt.cl



COLOMBIA

JAZMÍN ALEXANDRA PALOMINO PINEDA
Abogada Grupo Asuntos Internacionales y Regulatorios
Oficina de Transporte Aéreo
UAEAC - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Int. El Dorado, Piso 4, Apartado Aéreo 12307,
Bogotá
T: (57 1) 266 3919 / 413 9598
F: (57 1) 266 3779
apalomin@aerocivil.gov.co

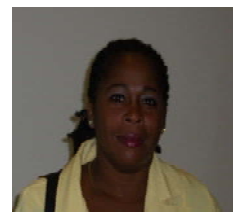


CUBA

NELSON VIÑAS VALDÉS
Especialista Transporte Aéreo
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64 La Rampa, Vedado, Ciudad de La Habana
T: (537) 838 1170
F: (537) 834 4577
nelson.vinas@iacc.avianet.cu

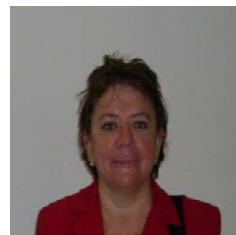


ADYS SÁNCHEZ AGÜERO
Asesora Jurídica
IACC – Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba
Calle 23 No. 64 La Rampa, Vedado, Ciudad de La Habana
T: (537) 838 1131 / 838 1135
F: (537) 834 4577
adys.sanchez@iacc.avianet.cu



GUATEMALA

MANOLA AGUIRRE
Enlace DGAC/OACI
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T: (502) 2321 5410
F: (502) 2321 5410
Aguirre1910@yahoo.es



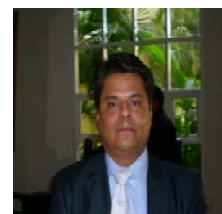
LUIS OLANDO MONTUFAR
Jefe Dpto. Transporte Aéreo
DGAC - Dirección General de Aeronáutica Civil
Aeropuerto Internacional La Aurora, Zona 13
Ciudad de Guatemala
T/ FAX (502) 2260 6630
luimonchi@hotmail.com



MÉXICO

ENRIQUE LOAEZA TOVAR
Embajador de México en la República Dominicana
Calle Arzobispo Meriño No. 265, Zona Colonial
Santo Domingo, Rep. Dominicana
T: (1 809) 687 6444
F: (1 809) 687 7872
embamex@codetel.net.do

RAMON GRULLON
Agregado
Embajada de México en la República Dominicana
Calle Arzobispo Meriño No. 265, Zona Colonial
Santo Domingo, Rep. Dominicana
T. 809 687-6444 ext. 224/226
F: 809 687-7872
acomercialrg@codetel.net.do



PANAMÁ

RAFAEL BARCERAS
Director General
AAC - Autoridad Aeronáutica Civil
T: (507) 501 9300
F: (507) 501 9079
rbarcen@aeronautica.gob.pa



ABDEL E. MARTÍNEZ E.
Secretario General
AAC – Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 870, Albrook, Panamá
T: (507) 501 9302
F: (507) 501 9305
amartinez@aeronautica.gob.pa



ROBERT KATZ
Director de Transporte Aéreo
AAC – Autoridad Aeronáutica Civil
Edificio 870, Albrook, Panamá
T: (507) 501 9072
F: (507) 501 9079
Rkatz@aeronautica.gob.pa



MOISÉS VÉLIZ AROSEMENA
Vice Presidente de Relaciones con los Gobiernos
COPA AIRLINES
Complejo Business Park, Torre Norte
Costa del Este, Panamá
T: (507) 304 2534
F: (507) 304 2535
mveliz@copaair.com
ejcastillo@copaair.com



PARAGUAY

JORGE OCAMPOS AMARILLA
Subdirector de Transporte Aéreo
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte.
Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 213 365
F: (595 21) 213 365
staai@dinac.gov.py



ALBERTO CÁCERES NAVARRO
Asesor Jurídico - Jefe
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
Ministerio de Defensa Nacional
Av. Mcal. López e/Vice Pdte. Sanchez y 22 de Setiembre, 3° Piso, Asunción
T: (595 21) 204 205
F: (595 21) 204 205
asesorjuridico@dinac.gov.py
asesoria.juridica@dinac.gov.py



REPÚBLICA DOMINICANA

LUIS P. RODRÍGUEZ ARIZA
Presidente
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
jacrd@codetel.net.do
lrodriguezariza@yahoo.es
lrodriguezariza@hotmail.com



JOSÉ TOMÁS PÉREZ
Secretario de Estado
Director General
IDAC – Instituto Dominicano de Aviación Civil
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2º nivel
Apartado Postal 1180
Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 290 / 221 8327
F: (1 809) 221 8616
jtperez@idac.gov.do
cguzman@idac.gov.do



AXEL B. WITTKOP
Embajador de la Secretaría de Estado de Relaciones
Exteriores
Miembro Representante ante la Junta de Aviación Civil
T: (1 809) 535 6280.
F: (1 809) 707 5966



CARLOS VERAS
Representante Permanente de la República Dominicana ante la
OACI
OACI – Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street, Suite 15.45, Montreal, Quebec H3C 5J9
T: (1 514) 954 5808
F: (1 514) 954 5813
dominicanrepublic@icao.int



PABLO LÍSTER MARÍN
Secretario
JAC - Junta de Aviación Civil
Av. Dr. Delgado, Esq. México
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
pablolister@hotmail.com



BERNARDA FRANCO
Enc. Dpto. de Transporte Aéreo
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167 Ext. 239
F: (1 809) 689 5197
bernardadejesus@hotmail.com



PAOLA AIMÉE PLÁ PUELLO
Enc. División Legal
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 682 5197
plapaola@gmail.com



ANA MARÍA SERRATA
Enc. Sección de Acuerdos Internacionales
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
serratanamaria@hotmail.com



ONELBIA PICHARDO
Enc. Sección Contratos y Seguros
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
Onelbia_p@hotmail.com



FRANK GUERRERO
Enc. De la División de Economía y Planificación
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
Frankguerrero_soriano@hotmail.com



HÉCTOR CHRISTOPHER
Enc. Sección Análisis y Factibilidad
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
Hectorchristopher@hotmail.com



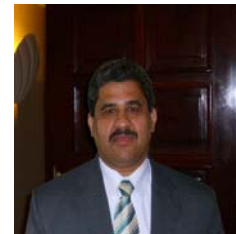
JOSÉ VALDEZ
Director Legal
IDAC – Instituto Dominicano de Aviación Civil
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2º nivel
Apartado Postal 1180
Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 / 211 2431
F: (1 809) 689 9145
jjvaldez-m@hotmail.com



ANDRÉS SENCIÓN VILLALONA
Asistente Técnico
JAC - Junta de Aviación Civil
Calle José Joaquín Pérez #104, Gazcue,
Santo Domingo
T: (1 809) 689 4167
F: (1 809) 689 5197
andressencion@hotmail.com



JOSE A. PANTALEON TAVERAS
Sub Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo
Miembro Representante ante la Junta de Aviación Civil
Palacio Nacional
T: (1 809) 695 8038
F: (1 809) 682 2415
jpantaleon@consultoria.gov.do



EPIFANIO PEÑA LEBRON
Consultor Jurídico
Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria
T: (1 809) 249 4886
Epifaniop12@hotmail.com



MÁXIMO CEBALLOS
Director Financiero
IDAC – Instituto Dominicano de Aviación Civil
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2º nivel
Apartado Postal 1180
Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 204
F: (1 809) 689 7266
mceballos5@hotmail.com



FRANKLIN REYES ROSSO

Director Legal Técnico
IDAC – Instituto Dominicano de Aviación Civil
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2º nivel
Apartado Postal 1180
Santo Domingo
T: (1 809) 221 7909 Ext. 211 y 219
F: (1 809) 221 8707
fbt102@hotmail.com
foss076@hotmail.com



IVÁN VÁSQUEZ

Director Normas y Vuelos
IDAC – Instituto Dominicano de Aviación Civil
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2º nivel
Apartado Postal 1180
Santo Domingo
T: (1 809) 221-7909 ext. 204
F: (1 809) 688-7097
ivanvasquez@yahoo.com



FRANCIA PEÑA

Enc. Departamento de Aerodromos
IDAC – Instituto Dominicano de Aviación Civil
Av. México esq. Dr. Delgado
Of. Gubernamental Bloque "A", 2º nivel
Apartado Postal 1180
Santo Domingo
T: (1 809) 796-1793
F: (1 809) 689-6061
Pfrancia36@hotmail.com



JOCELYN CASTILLO SELIG

Consultora Jurídica
Departamento Aeroportuario
Av. 27 de Febrero, Plaza de la Bandera,
Santo Domingo, Rep. Dominicana
T: (1 809) 530 1310 Ext. 251
F: (1 809) 534 4480
jocelyncastilloda@hotmail.com



CHRISTIERN H. BROBERG

Consultor Técnico

Departamento Aeroportuario

Av. 27 de Febrero, Plaza de la Bandera,
Santo Domingo, Rep. Dominicana

T : (1 809) 530-1310 Ext. 226

F: (1 809) 440 4389

pdp@codetel.net.do



MANUEL MENDEZ

Gerente Técnico

Departamento Aeroportuario

Av. 27 de Febrero, Plaza de la Bandera,
Santo Domingo, Rep. Dominicana

T : (1 809) 530-1310 Ext. 257

F: (1 809) 440 4389

mmendez@da.gov.do

elmendazo@gmail.com



KENIA VICTORIA

Enc. División Delegaciones Aeroportuarias

Departamento Aeroportuario

Av. 27 de Febrero, Plaza de la Bandera,
Santo Domingo, Rep. Dominicana

T : (1 809) 530 1310 Ext. 241

F: (1 809) 440 4389

kvictoria@da.gov.do



ALEJANDRO TEJEDA

Delegado del Aeropuerto Joaquín Balaguer

Departamento Aeroportuario

Av. 27 de Febrero, Plaza de la Bandera,
Santo Domingo, Rep. Dominicana

T : (1 809) 826 4001

F: (1 809) 826 4002

Alejandro.tejeda@hotmail.com



KEN HASSARD

Director Comercial

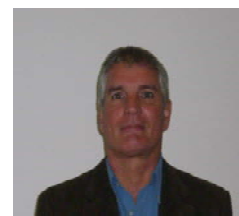
Aeropuertos Dominicanos Siglos XXI, S. A.

Aeropuerto Internacional de Las Américas, Dr. José
Francisco Peña Gómez

T : (1 809) 412 5888 Ext. 2216

F: (1 809) 549 1130

k.hassard@aerodom.com



NICOLAS CABRERA ARIAS
Sub Secretario de Estado
Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas
T : (1 809) 6907 0860
C : (1 809) 760 5290
nicmqriwa@hotmail.com



URUGUAY

SERGIO PÉREZ LAURO
Director de Transporte Aéreo
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4040
F: (598 2) 604 0424
perezlau@adinet.com.uy



VICENTE FOGGIA BRASILEIRO
Jefe de Estadísticas
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4063
F: (598 2) 604 0424
vicentefoggia@gmail.com



ELSA ANA NOVELLI PÉREZ
Jefa Asesoría Económica Financiera
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4221
F: (598 2) 604 0408 Ext. 4234
enovelli@adinet.com.uy



ROBERTO PERDOMO PROTTI
Asesor Letrado
DINACIA - Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica
Av. Wilson Ferreira Aldunate 5519,
Paso Carrasco C.P. 12.100, Canelones, Uruguay
T: (598 2) 604 0408 Ext. 4041
F: (598 2) 604 0424
rperdomo@adinet.com.uy



VENEZUELA

WILLIAM BRACHO ROJAS

Director Ejecutivo

CEVETA – Cámara de Empresas Venezolanas de Transporte Aéreo

Caracas, Venezuela, Urb. Colinas Ruíces, Av. Papelón

QTA. Sonia Violeta, Código Postal 1070

T: (58 212) 256 0322. Cel. 58-4143016196

F: (58 212) 256 0322

ceveta.wb@gmail.com



ESTADO NO MIEMBRO

ESTADOS UNIDOS

JAVIER RODRIGUEZ

Consultor

Aviation Multinacional, LLC

1086 NW 96 Avenue

Plantation, Florida 33322 USA

T: (1 954) 382 3405

C: (1 954) 290 5616

F: (1 954) 382 3405

aviationmultinacional@gmail.com



MAYTÉ ASHBY

Chief, Strategic Initiatives

Department of Defense, USSOUTHCOM

3511 NW91st Avenue Miami, FL 33172-1217

T: (1 305) 437 3358

F: (1 305) 437 1972

Mayte.ashby@hq.southcom.mil



ROBERT L. GOODSON

International Representative, Global Aeronautical Division

NGA – National Geospatial-Intelligence Agency

3838 Vogel Rd, L-27, Arnold, Missouri,

USA 63010-6238

T: (1 314) 676 9103

F: (1 314) 676 3044

robert.l.goodson@nga.mil



CHARLES FAUSSETE

Aeronautical Analyst

NGA – National Geospatial-Intelligence Agency

3838 Vogel Rd, L-27, Arnold, Missouri,

USA 63010-6238

T: (1 314) 676 0706

F: (1 314) 676 3044

faussec@nga.mil



ROBERTO MORRIS
Chief of Resources and Requirements
Joint Interagency Task Force – South
NAS Truman Anncy
Key West FL 33040
T : (1 305) 293 5447
F : (1 305) 293 5321
robert.morris@jiatfs.southcom.mil



EDUARDO ALFARO
Foreign Officer from El Salvador
Joint Interagency Task Force – South
P.O. BOX 9051, Naval Air Station, Key West,
Florida 33040-9051, USA
T : (1 305) 293 5863
F : (1 305) 293 5321
Eduardo.alfaro.esa@jiatfs.southcom.mil



ORGANIZACIONES INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES

COCESNA - CORPORACIÓN CENTRO AMÉRICA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

JORGE IVAN ZAVALA
Gerente de Tecnología y Mercadeo
Edificio Sede-COCESNA
150 mts. Al sur Aeropuerto Tonconlin
Apartado Postal 660
Tegucigalpa, Honduras
T: (504) 234-3360
F: (504) 234-3360. Ext. 1298
Jzavala@cocesna.org



CLAC – COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

MARCO OSPINA YÉPEZ
Secretario
Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Edificio Real Cuatro, 3° Piso
Centro Empresarial Real, San Isidro, Lima, Perú
Apartado Postal 27032, Lima, Perú
T: (51 1) 422 6905 / 422 9367
F: (51 1) 422 8236
clacsec@lima.icao.int



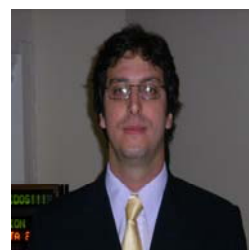
ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES

ACI-LAC Airports Council Internacional / Latin America – Caribbean

EDUARDO FLORES
Secretario General
Guarulhos – Sao Paulo International Airport
O Jamil Joao Zarif Av. Passenger
Terminal 2, Mezzanine Wing D,
CEP : 07.141.970
Sao Paulo, Brazil
T : (55 11) 2445 3005 / 3143
F : (55 11) 2445 3480
efloresdc@aci-lac.aero



GONZALO FERREIRO PELLA
Abogado
Honduras 5663, CAP. FED., Buenos Aires
Argentina
T: (54 11) 4852 6901
F: (54 11) 4852 6952
jalonso@aa2000.com.ar



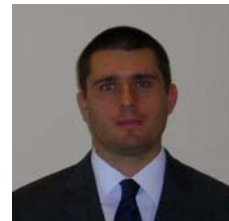
ALADA – ASOCIACIÓN LATINO AMERICANA DE DERECHO AERONÁUTICO Y ESPACIAL

QUISQUEYA CALDERÓN PEGUERO
Vicepresidenta de la Sección Nacional Dominicana
Calle 5, N° 12, Sector Cacique I, Santo Domingo,
República Dominicana
T.C. : (1 829) 840 8883
F : (1 809) 959 0170
q.calderon@gmail.com



ALTA – ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE TRANSPORTE AÉREO

Daniel Chereau
Gerente Proyectos, Combustible y Distribución
6355 NW 36 Street, Suite 601, Miami, FL 33166
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
dchereau@alta.aero



XIOMARA CASTILLO
Gerente Cargos Aeroportuarios & Navegación Aérea
6355 NW 36 ST Suite 601, Miami, FL. 33166
T: (1 786) 388 0222
F: (1 786) 522 7315
xcastillo@alta.aero



MARIEL PALAU
Subdirectora de Distribución
COPA AIRLINES
Business Park Torre Norte, Costa del Este, Panamá
T : (507) 304 2732
F : (507) 304 2780
mpalau@copaair.com



IATA - INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION

BORIS PADILLA
Aviation Solution Manager
703 Waterford Way (NW 62nd Ave),
Suite 600, Miami, FL 33126, Estados Unidos
T: (1 305) 979 9114
F: (1 305) 979 9114
padillab@iata.org



CYRIEL KRONENBURG
Assistant Director,
Airport and ATC Charges
International Air Transport Association
703 Waterford Way (NW 62nd Ave.)
Suite 6000, Miami, FL 33126 USA
T: (1 954) 663-6796
F: (1 954) 264-8088
kronenburc@iata.org



WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-NE/01
CORRIGENDUM 9
27/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, 25 al 27 de agosto de 2009)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

(Presentado por la Secretaría)

Cuestión 1: Transporte y política aérea
Punto Focal: Panamá

Cuestión 1.1: Acuerdo multilateral de cielos abiertos (Secretaría)

Cuestión 1.2: Infracciones aeronáuticas (Panamá)

Cuestión 1.3: Sistema de reservas por computadora (Panamá)

- Presentación ALTA
- Encuestas
- Aplicación OMC

Cuestión 1.4: Análisis y actualización de las Decisiones de la CLAC: (Panamá - Secretaría)

Cuestión 1.5: Catastro de derechos de tráfico (Secretaría)

Cuestión 1.6: Seminario sobre “Transporte y política aérea” (Guatemala, Guatemala, 9 al 12 de junio de 2009) (Secretaría)

Cuestión 1.7: Sistema Estadístico Integrado (Secretaría)

Cuestión 1.8: Revisión de límites de responsabilidad, Convenio de Montreal 1999 (Secretaría)

Cuestión 1.9: Presentación IATA detallada cargos adicionales en los boletos (IATA)
¿Respuestas Estados qué pasa a nivel interno? (Secretaría)

Cuestión 1.10: Décima Reunión departamental de estadística OACI, Montreal, 23-27 de noviembre de 2009 (Secretaría)

Cuestión 2: Gestión aeroportuaria y medio ambiente
Punto Focal: México

Cuestión 2.1: Política regional de medio ambiente (México)
Grupo *ad hoc*

Cuestión 2.2: Procesos de concesión (México)

Cuestión 2.3: Manual regulatorio de aeropuertos

Cuestión 2.4: Eficiencia aeroportuaria
Informe Grupo *ad hoc* (Ponente - Chile)

Cuestión 2.5: “Guía de Orientación” - Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC, Montreal, 7 – 9 de octubre de 2009 (Secretaría)

Cuestión 2.6: Nuevo Modelo de Concesiones Chile (Secretaría)

Cuestión 2.7: Presentación ACI/LAC programa de “certificación aeroportuaria” (ACI/LAC)

Cuestión 3: Capacitación
Punto Focal: Argentina

Cuestión 3.1: Diagnóstico regional sobre centros de instrucción (Argentina y Secretaría)

Cuestión 3.2: Armonización de programas - Informe Grupo *ad hoc* (Ponente - Argentina)

Cuestión 3.3: Divulgación de cursos (Argentina y Secretaría)

Cuestión 3.4: Reactivación del IPAC - Informe Grupo *ad hoc* (Ponente - Panamá)

Cuestión 3.5: Centros de formación de pilotos (Argentina y Secretaría)

Cuestión 3.6: Optimización del recurso humano (Argentina y Secretaría)

Cuestión 3.7: Necesidades de instrucción en la región (Secretaría)

Cuestión 3.8: Becas 2009 (Secretaría)

Cuestión 3.9: Gestión de la CLAC en materia de capacitación (Secretaría)

Cuestión 4: Navegación aérea

Punto Focal: Brasil

Cuestión 4.1: Modelo de costos y tarifas para los servicios de navegación aérea (Brasil)
Informe Grupo *ad hoc* (Ponente)

Cuestión 5: Seguridad operacional
Punto Focal: Chile

Cuestión 5.1: Diagnóstico objetivo y fundado de la seguridad operacional en la región (Chile)

Cuestión 5.2: Implantación SMS/SSP en Chile (Chile)

Cuestión 5.3: Conferencia de alto nivel sobre seguridad operacional, Montreal, Canadá, 29 al 31 de marzo de 2010 (Secretaría)

Cuestión 5.4: Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Panamericano (Secretaría)

Cuestión 5.5: Programa de auditoría de seguridad OACI (Secretaría)

Cuestión 6: Otros Asuntos

Cuestión 6.1: Programa de reuniones y capacitación CLAC 2010 (Secretaría)

Cuestión 6.2: 34° período de sesiones del Comité Jurídico de la OACI, Montreal, 9 – 17 de septiembre de 2009 (Secretaría)

Cuestión 6.3: Foro de gestión del tránsito aéreo mundial sobre la cooperación cívico-militar, Montreal, Canadá, 19 al 21 de octubre de 2009 (Secretaría)

Cuestión 6.4: Utilización de aeronaves civiles en actos ilícitos - términos de referencia y cronograma (Panamá)

Cuestión 6.5: Presentación “Civil Aviation Security System – CASS” (República Dominicana/COCESNA)

Cuestión 6.7: Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos, Río de Janeiro, Brasil, 16-18 de noviembre de 2009 (Secretaría)

Cuestión 6.8: Estado de la Industria LATAM: Impacto socioeconómico de la industria aeronáutica en América Latina y la relevancia de la liberalización del aire (IATA)

Cuestión 6.9: Información de Punto Focal FAL/AVSEC (República Dominicana)

Costos GDS

Mariel Palau

Copa Airlines

Contenido

- Que son los GDS
- Principales GDS
- Aumentos anuales en los Costos
- Importancia de aerolíneas de la región para los GDS
- Impacto
- Acciones en busca de reducción de Costos
- Conclusiones

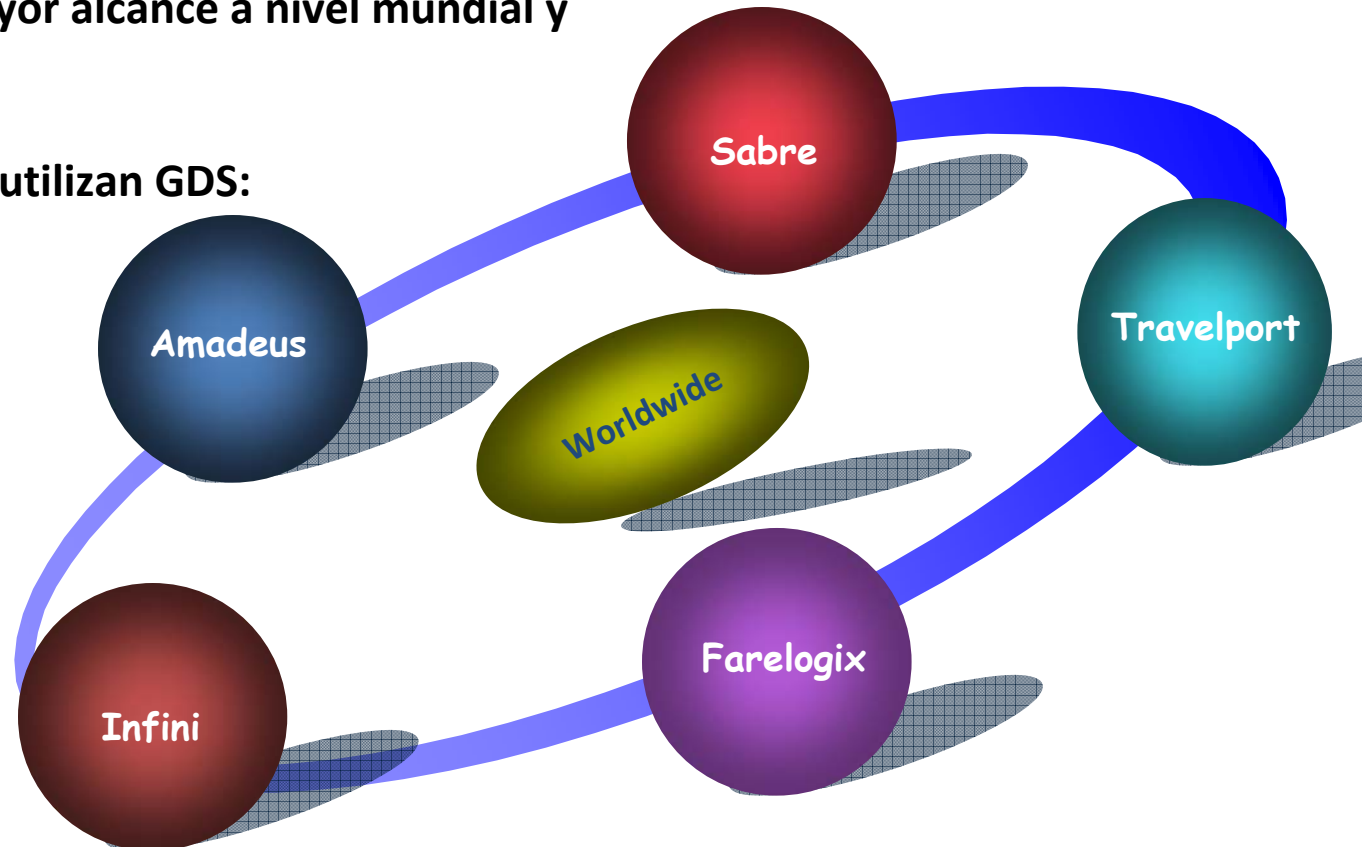
¿Qué son los GDS?

Global Distribution Systems

Los GDS son Sistemas electrónicos de distribución y comunicación utilizados a nivel mundial para que el producto que ofrecen diferentes compañías tenga un mayor alcance a nivel mundial y Local

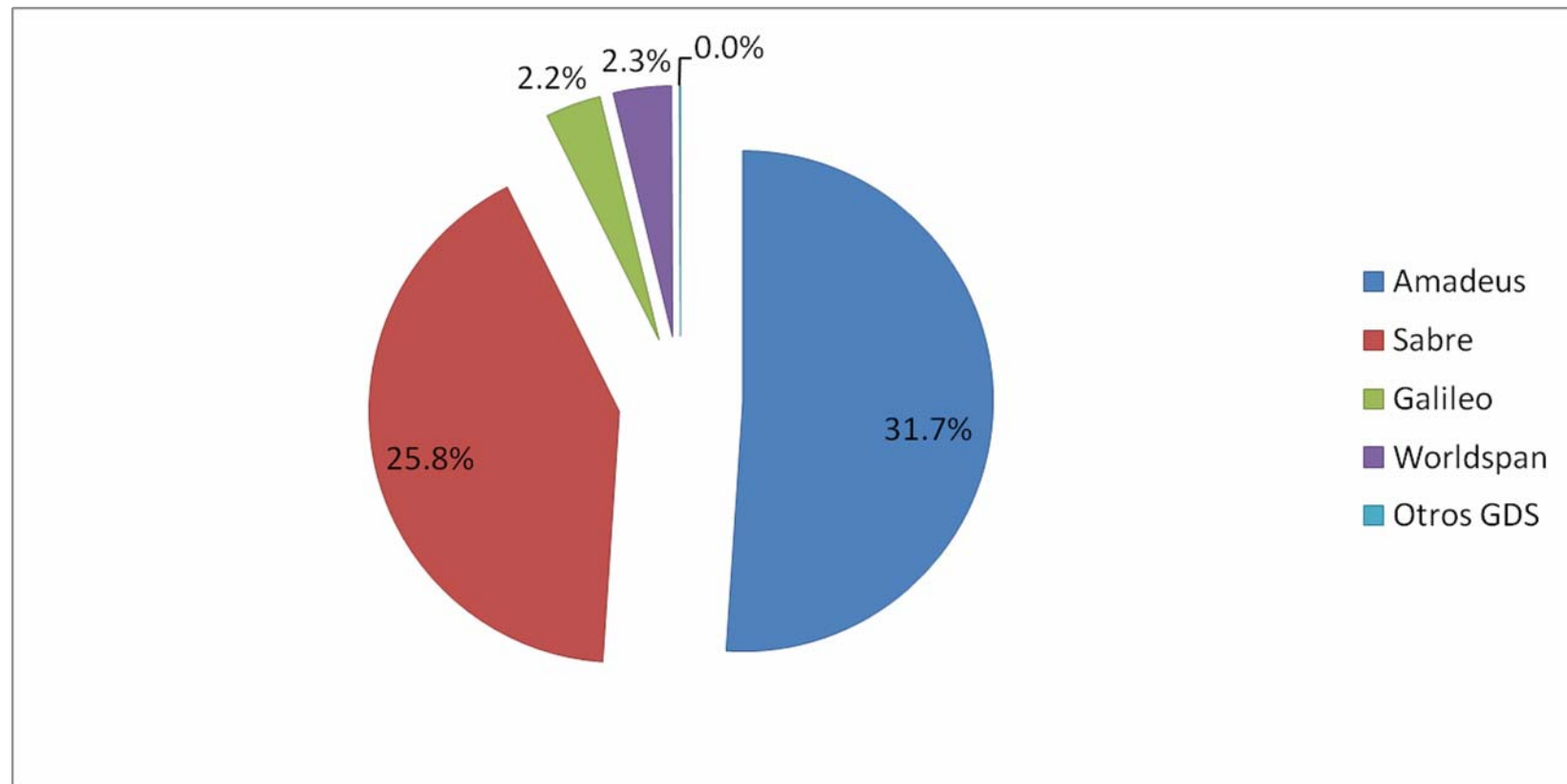
Tipos de compañías que utilizan GDS:

- Arrendadoras de autos
- Agencias de viajes
- Aerolíneas
- Hoteles
- Cruceros
- Trenes

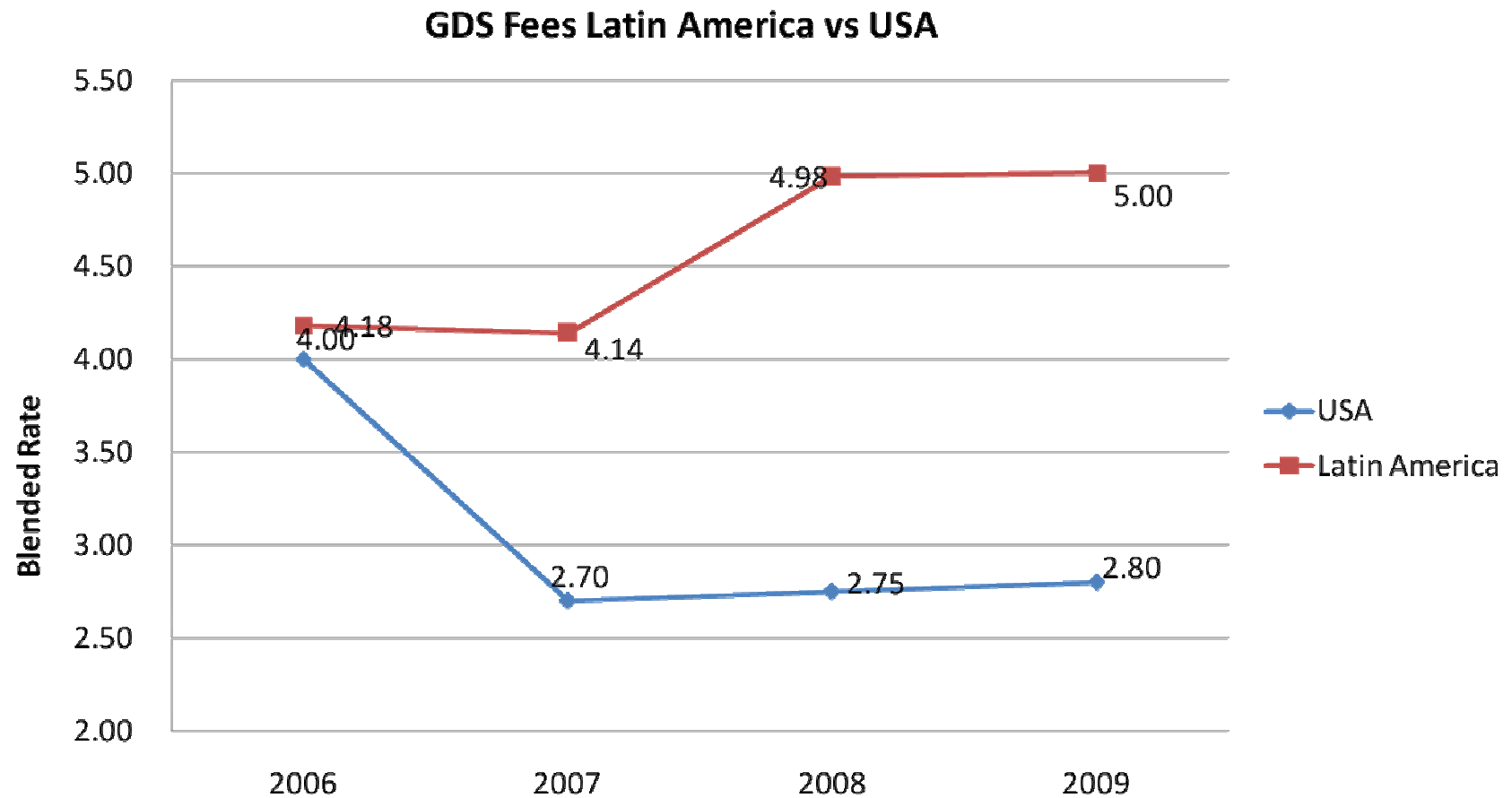


Participación GDS

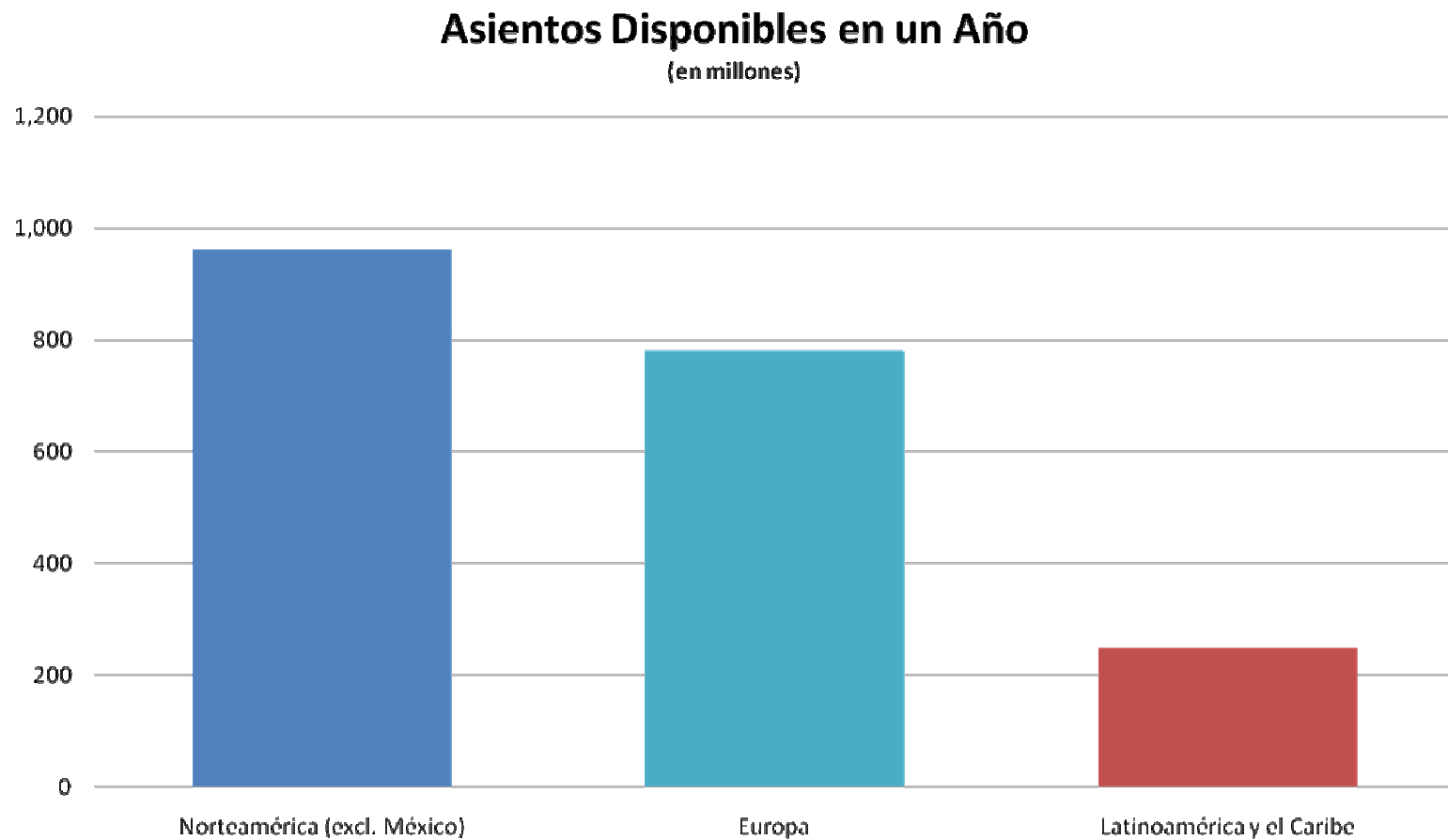
- Del total del Canal de Agencias así es como se divide la participación de cada GDS en nuestra Aerolínea
- Los GDS representan el 62% de nuestros bookings



Evolución del precio



Importancia de la región para los GDS



Impacto

- Los GDS representan alrededor del 60% de Pasajeros de una aerolínea de la región
- Esto nos representa un costo anual aproximado de \$750MM
- Nuestros costos de Distribución son considerablemente más altos que las Aerolíneas Norteamericanas

Acciones

- Auditorías GDS
 - Ayudan a reducir la cantidad de transacciones por pasajero
 - Nos genera un ingreso adicional
 - Evitan segmentos ficticios para cumplir cuotas del GDS
 - Pero, impactan la relación con la agencia de viaje
- Tiempos límite para emitir
- Robot buscando y cancelando duplicados
- Negociaciones con los GDS
 - Basadas en descuentos a cambio de todas nuestra tarifas
- Se han logrado importantes reducciones en las transacciones por pasajero

Medidas Propuestas

- Se invita al grupo de expertos a:
 - Considerar lo expuesto para analizar una posible solución al abuso de la posición dominante por parte de los GDS a las aerolíneas de la región.



**La manera como la
 infraestructura es financiada
 varía mucho en todas partes
 del mundo**

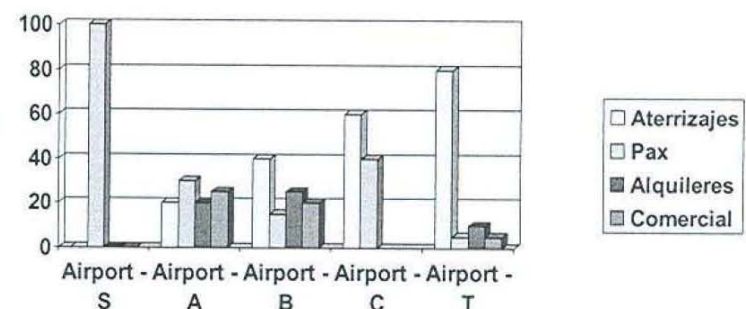


**Pasajeros y aerolíneas eligen
 sus destinos basado en costos**

**Distorsiones afectan la
 competencia entre
 aerolíneas y el atractivo
 de los destinos**



**Modelo de recuperación de costos
 (modelos de aerolíneas/pasajeros)**



Una industria global, requiere de estándares globales



- ↗ Aeropuertos
- ↗ Sistema de Control Aéreos (ATC)
- ↗ Gobiernos

Política de cargos de ICAO



Principales documentos económicos:

- ↗ ICAO Doc 9082: Política de Cargos
- ↗ ICAO Doc 9562: Manual Económico de Aeropuertos
- ↗ ICAO Doc 9161: Manual Económico ANSP
- ↗ ICAO Doc 8632: Impuestos

Políticas de cargos ICAO



Elementos claves para usuarios:

- ↗ Anti-discriminatorias
- ↗ Regulación económica
- ↗ Proceso de consulta
- ↗ Relacionado a costos
- ↗ Transparencia



Taxes Charges & Fees:

- ↗ Cargo: impuesto y es remitido al aeropuerto o al proveedor de ATC, para cubrir costos de servicios
- ↗ Tasa: Otro nombre para "Impuesto" o "Cargo"
- ↗ Tax: impuesto y debe ser remitido al gobierno

Debido a la inherencia del gobierno y su carácter de beneficiario, hay una zona gris entre los que es impuesto y lo que no



Impuestos:

- Visibles en el boleto a través de un código
- Ordenado por ley / impuesto por el Gobierno
- SV Code El Salvador (Sales Tax)
- EC Code Ecuador (Transportation Tax)
- PA Code Panama (Tourism Tax)
- PY Code Paraguay (Transportation Tax)
- PE Code Peru (Sales Tax)
- NW Code Costa Rica (Tourism Tax)
- XG Code Canada (Goods and Sales Tax)
- US Code USA (Transportation Tax)
- DO Code Dominican Republic (Transportation)

Algunos de estos impuestos son



Ejemplo de impuestos que son reinvertidos:

Estados Unidos

- Impuesto de Pasajero en el Boleto (Code US, d)
- Impuesto de Segmento de Vuelo (Code ZP, d)
- Impuesto Internacional (Code US)

Ingresos recolectados a través del "FAA Trust Fund" el cual paga

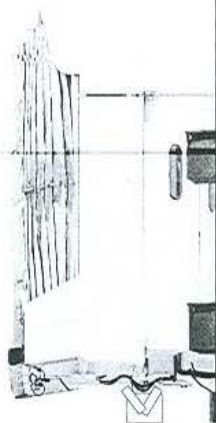
- Operaciones de Control de Tráfico Aéreo de la FAA
- Control de Seguridad
- Infraestructura Aeroportuaria



Tasas:

- No siempre incorporadas al boleto a través de un código. Al menos que se impuesta y su incorporación siempre queda a criterio de cada aerolínea
- En su gran mayoría, paga por servicios prestados al pasajeros
- WT - Ecuador (Security Fee)
- ED - Ecuador (Tourism Fee)
- UX - Dominican Republic (Airport Authority Fee)
- IG - El Salvador (Immigration Fee)
- BK - Paraguay (Airport Departure Fee)
- SQ - Canada (Airport Improvement Fee)
- GX - Grand Cayman (Terminal Fee)
- XY - USA (Immigration User Fee)

La mayoría de las tasas son reinvertidas en la industria



Cargos:

- Pagaderos por la aerolíneas a proveedores
- Usualmente no es recolectado por códigos en el boletos
- Cargos de aterrizaje
- Cargos de estacionamiento
- Cargos por canon de alquiler
- Cargo por servicios de pasajeros
- Cargos por CUTE/CUSS



Cargos:

- En algunos casos los cargos son recolectados en base al número de pasajeros transportados. Por lo cual un código de boleto puede ser solicitado siempre y cuando sea acordado por el proveedor
- La decisión a su incorporación es de cada aerolínea
- Ejemplo: CUTE/CUSS Jamaica, Incorporación de Impuestos de salida en los boletos (varios países)



Esto no significa
que las aerolíneas
desean impuestos,
cargos y tasas en
los boletos

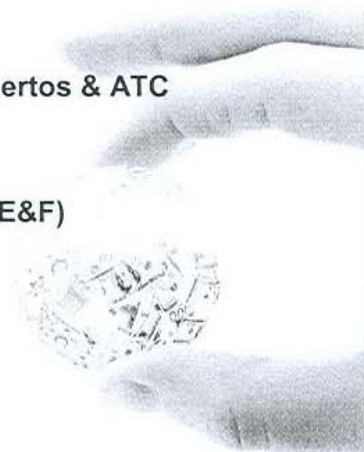


Impuestos, cargos y tasas
pesan a la hora de tomar
decisiones de nuevas o
existentes rutas



IATA provee servicios de

- Monitor de Cargos de Aeropuertos & ATC
- TTBS
- PAT
- Servicios de Compensación (E&F)
- Consultorias





Welcome [Kronenburg@iata.org](#)

IATA Airport, ATC and Fuel Charges Monitor [LOGOUT](#)

[Charges](#) [My Details](#) [View Supplementary Info](#) [Reports](#)

Airport Charges

[Add Charges](#)

[Search / View Charges](#)

[ATC Charges](#)

[Fuel Charges](#)

[Taxation](#)

Airport Charges

[Commit](#)

Region: North America

Country: UNITED STATES

Airport: Washington Dulles

Airport
Code: IAD

Attachment Files



Attachments (If any): [more...](#) (upto 5 attachments)

File:

[Choose File](#)

No file chosen

[Upload Files](#)

- ☐ Airport Charges
 - ☐ LANDING CHARGE
 - ☐ [No Name]
 - ☐ Signatory carriers
 - ☐ LIGHTING SURCHARGE
 - ☐ NOISE CHARGE
 - ☐ PARKING CHARGE
 - ☐ PASSENGER CHARGE
 - ☐ [No Name]
 - ☐ [No Name]
 - ☐ SECURITY CHARGE
 - ☐ FIS CHARGE
 - ☐ [No Name]
 - ☐ Signatory carriers
 - ☐ RENTAL CHARGE
 - ☐ [No Name]
 - ☐ Main Terminal
 - ☐ Concourse A
 - ☐ Concourse B
 - ☐ Concourse C & D
 - ☐ Z Gates

TERMINAL CHARGE



☐ [No Name]

- ☐ Signatory carriers

- Airport Charges
 - » Search / View Charges
 - » Add Charges
- ATC Charges
- Fuel Charges
- Taxation

Search / View Airport Charges

Search / View Airport Charges

Region:

- All
- Africa
- Asia / Pacific
- Europe
- Latin America / Caribbean
- Middle East
- North America
- Russia, CIS

Count

- All
- ANGUILLA
- ANTIGUA AND BARBUDA
- ARGENTINA
- ARUBA
- CAYMAN ISLANDS
- CUBA
- DOMINICA
- DOMINICAN REPUBLIC
- GUATEMALA
- HONDURAS
- JAMAICA
- MEXICO
- NICARAGUA
- PANAMA
- PARAGUAY
- PERU
- PUERTO RICO
- SAINT LUCIA
- SAINT VINCENT AND THE GRENADINES
- TRINIDAD AND TOBAGO
- UNITED STATES OF AMERICA
- URUGUAY
- VENEZUELA

Select Airport:

- All
- Freeport - FPO
- Nassau - NAS

Charge Category:

- All
- LANDING CHARGE
- LIGHTING SURCHARGE
- NOISE CHARGE
- PARKING CHARGE
- PASSENGER CHARGE
- SECURITY CHARGE
- AIRCRAFT CLEANING CHARGE
- AIRCRAFT HANDLING CHARGE
- AIRLINE REGULATION CHARGE

Search Airport:

(IATA Code)

Effective Date:

Go

Refresh

Total Records Found : 8

1

Charge Categories

Charge Category	Airport	Basis	Effective	Verified	Attachments
☐ LANDING CHARGE	Nassau	MTOW	01.07.2007	May-2008	
Flat rate per landing-first 10 per month					Effective Verified
Piston and Turbo Prop A/C					
1 - 1,000 lbs		BSD 2.6			
1,000 - 2,000 lbs		BSD 4.05			
2,001 - 3,000 lbs		BSD 6.05			
3,001 - 4,000 lbs		BSD 7.2			
4,001 - 5,000 lbs		BSD 8.65			
5,001 - 8,000 lbs		BSD 12.65			
8,001 - 11,000 lbs		BSD 15.55			
11,001 - 14,000 lbs		BSD 18.4			
14,001 - 17,000 lbs		BSD 21.3			
17,001 - 20,000 lbs		BSD 23.85			
20,001 - 23,000 lbs		BSD 28.75			
23,001 - 26,000 lbs		BSD 40.25			
26,001 - 29,000 lbs		BSD 43.15			
29,001 - 32,000 lbs		BSD 45.7			
32,001 - 35,000 lbs		BSD 47.45			

12. Taxes / Fees / Charges

- 6 PTAs to Congo (Kinshasa) and paid outside Congo (Kinshasa).

The tax is not interlineable.

3. Embarkation and Security Tax (CD)

The former Airport Tax (CD) has been renamed Embarkation and Security Tax (CD). Levied on all tickets, MCOs and PTAs involving departure from Congo (Kinshasa), regardless of place of ticket issuance.

International	Airport Tax USD 25.00 + Security Tax USD 10.00 = Embarkation and Security Tax USD 35.00
Domestic	Airport Tax USD 15.00 + Security Tax USD 5.00 = Embarkation and Security Tax USD 20.00

EXEMPTIONS:

- 1 Transit/Transfer passengers (24 hours)
- 2 Involuntary reroutings eg due to technical problems or weather conditions

The tax is interlineable.

4. Domestic and International Passenger Service Charge (LW)

The following amounts are levied for departures from Ndjili (FIR) only:
Domestic departures: USD 2.00
International departures: USD 2.00

EXEMPTIONS: None

The fee is interlineable.

4. Tourism Arrival Tax (NW)

USD 15.00 is levied for international arrivals. Applies to tickets issued outside Costa Rica for travel to Costa Rica.

NOTE: The tax does not apply to tickets issued in or travel originating in Costa Rica.

The tax is to be collected at point of sale and shown separately on the ticket. The transporting carrier is responsible for the remittance.

EXEMPTIONS

- 1 Transit/transfer passengers (12 hours)
- 2 Involuntary rerouting
- 3 Passengers entering the country who are exempt of national taxes due to international treaties

The tax is interlineable.

12.2.48. Côte d'Ivoire (CI)

1. Fiscal Stamp Tax (TI)

- XOF1000 on all international tickets issued or

4. Tourism Tax (CI)

Charge to be collected from each passenger departing Côte d'Ivoire airports.

Domestic departures	XOF4000
Departures to CEDEAO (ECOWAS)* countries	XOF6000
Other international departures	XOF8000

*CEDEAO (ECOWAS) countries are: Benin, Burkina Faso, Cape Verde, Ivory Coast, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Togo

EXEMPTIONS

- 1 Infants under 2 years of age
- 2 Free award ticket
- 3 ID/AD/DG/GE/IG/UD/RG tickets (only when reduction is higher than 75%)

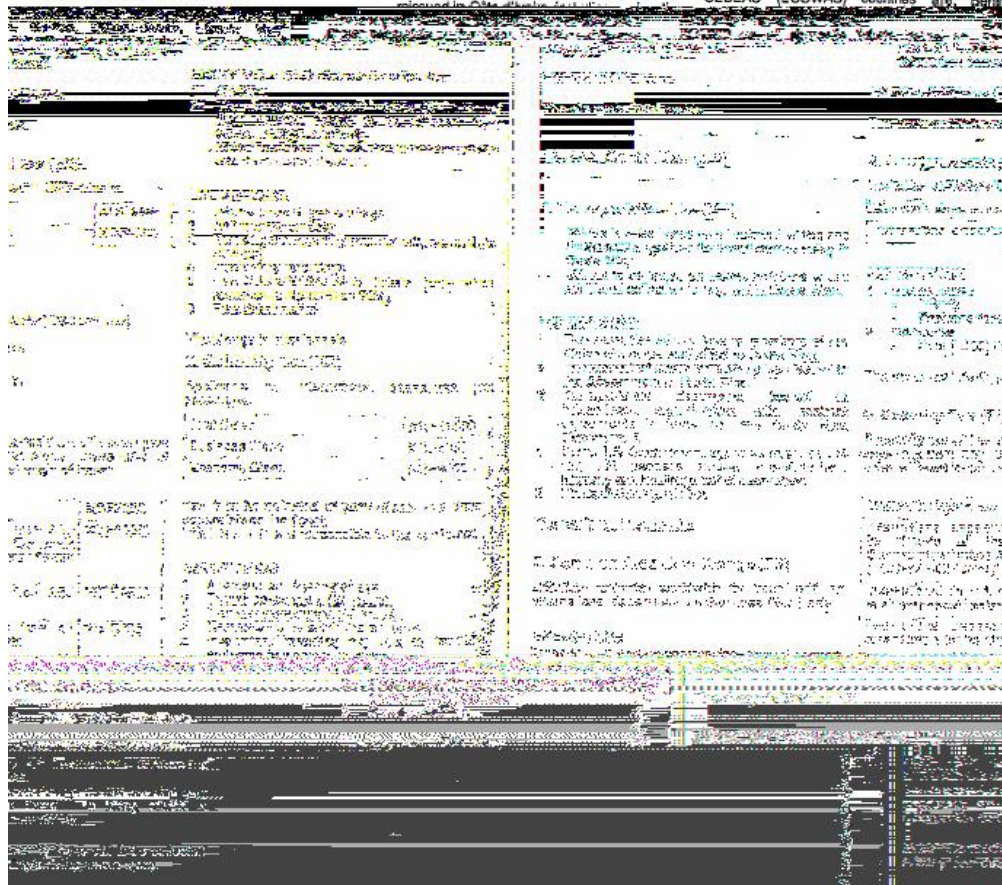
The tax is interlineable.

5. Passenger Service Charge (RQ)

Charge to be collected from each passenger departing from Abidjan (ABJ).

Domestic destinations	XOF3000
CEDEAO (ECOWAS)* countries	XOF12000
Other destinations	XOF30000

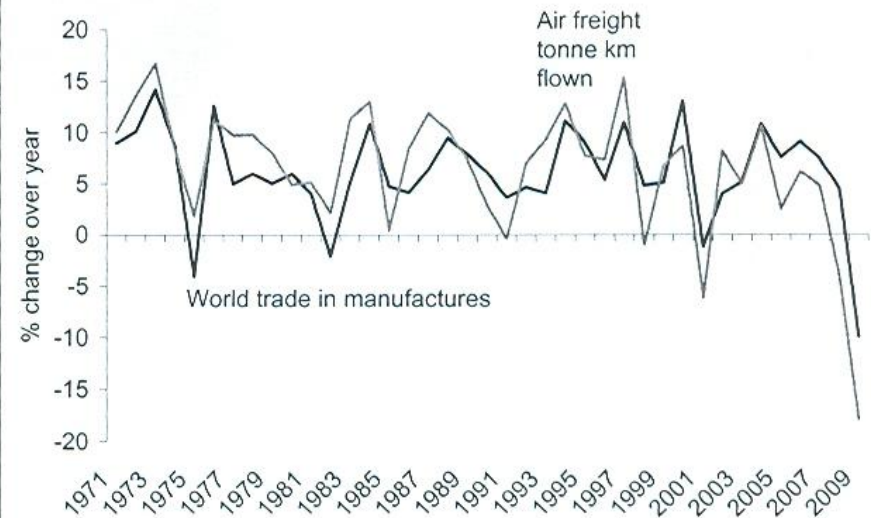
*CEDEAO (ECOWAS) countries are: Benin,



**Transparencia nos permite
mejorar nuestros socios y
ayuda a desarrollar los
negocios**

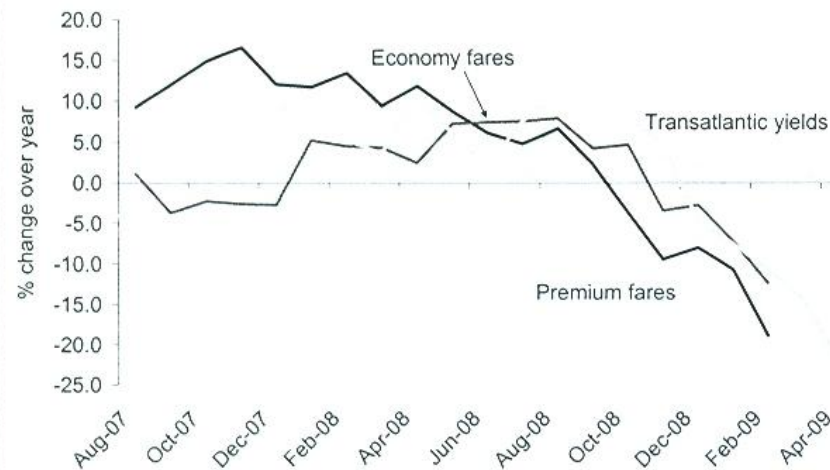


La baja en la demanda no tiene precedentes



**La tarifas están siendo reducidas
significativamente**

Fares and passenger yields on international markets



Source: PaxIS

**En estos tiempos turbulentos
necesitamos bajos costos**



La demanda es sensible al precio, sin importar si es el boleto o el impuesto añadido



América Latina y el Caribe compiten cada vez mas con otras region

- Las aerolíneas reciben cada vez más peticiones de servicio de los "nuevos" mercados de turismo con limitados recursos disponibles
- China, India, Europa, Medio Oriente, Africa



Summary

Impuestos: Impuesto por el gobierno, código en el boleto

Cargo: Cargo a proveedor, código en el boleto o estructura de costos de la aerolínea

Tasa: Otro nombre para "Impuesto" o "Cargo"

- La recuperación de las tasas y tarifas es una decisión comercial de las compañías aéreas
- Todos los cargos o impuestos impactan el precio y la demanda
- Por lo tanto, es esencial que los costes totales se mantengan los mas bajo posible



**Un
Futuro saludable
Para nuestra industria**





AIRPORT SAFETY AUDIT PROGRAMME

PROGRAMA DE AUDITORÍA DE SEGURIDAD OPERACIONAL AEROPORTUARIA

Reunión GEPEJTA / CLAC, 25 de Agosto de 2009

GEPEJTA / LACAC Meeting, 25 August 2009



Programme Background



- ■ ■ Working Paper DGCA/06-WP/32 presented by ACI to the Directors General of Civil Aviation Conference on a Global Strategy for Aviation Safety (Montreal, March 2006) stated:
- ■ ■ ACI is considering the introduction of an airport safety audit programme for its members.
- ■ ■ Recognizing the complexity of airports, an audit would be based on the characteristics and configuration of each airport, but would seek to apply universal standards of best practice.



Antecedentes del Programa

- ■ ■ Documento de Trabajo presentado por ACI DGCA/06-WP/32 de Directores Generales de Aviación Civil en la Conferencia sobre la Estrategia Mundial para la Seguridad Operacional de la Aviación (Montreal, Marzo de 2006) dice:
- ■ ■ ACI esta considerando la introducción de un Programa de Auditoría de la Seguridad Operacional Aeroportuaria para sus miembros.
- ■ ■ Reconociendo la complejidad de los aeropuertos, una auditoría estaría basada en las características y la configuración de cada aeropuerto, pero buscaría aplicar los estándares universales de mejores prácticas.



Programme Overview / Visión del Programa



- ■ ■ Programme to be ACI's, but with ICAO endorsement
- ■ ■ Based on ICAO Annex 14 standards
- ■ ■ Worldwide applicability
- ■ ■ Certification of an airport and its safety management system
- ■ ■ Consistent with the ICAO programme for States (USOAP)
- ■ ■ Supervised by an Oversight Committee
- ■ ■ Paid-for programme, cost to be kept moderate
- ■ ■ Validity of certificate to be variable according to result – from one to three years



Programme Overview / Visión del Programa

- Programado para ser de ACI, pero con el respaldo de OACI
- Sobre la base de las normas del Anexo 14 de OACI
- Aplicación mundial.
- La Certificación de un aeropuerto y su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.
- De conformidad con el programa los Estados de OACI (USOAP)
- Dirigido por un Comité de Supervisión.
- Programa de pago, el costo se mantendrá moderado.
- La validez del certificado podrá ser variable en función del resultado de uno a tres años.



Benefits - States

■ ■ ■ Key Benefits of the Programme for States

- ■ ■ Preparation for National audits
- ■ ■ May take the place of National audit if this does not yet exist
- ■ ■ May help with ICAO audit of State
- ■ ■ ACI audit: Will cover each airport in depth, based on ICAO standards
- ■ ■ ICAO audit: Typically only covers one or two airports in each State, based on ICAO standards.
- ■ ■ State audit: In progress



Beneficios – Estados

- ■ ■ Los beneficios del programa para los miembros:
 - ■ ■ Preparación para auditorías nacionales.
 - ■ ■ Puede tomar el lugar de auditoría nacional, si aún no existe.
 - ■ ■ Puede ayudar a la auditoría OACI del Estado.
 - ■ ■ La Auditoria ACI: Cubrirá cada aeropuerto en profundidad, basado en los estándares OACI
 - ■ ■ Auditoria OACI: Típicamente solo cubre uno o dos aeropuertos en cada Estado, basado en estándares OACI
 - ■ ■ Auditoria de Estado: En proceso



Proyecto de Calendario

- ■ ■ Auditoría piloto en el 2010.
- ■ ■ Lanzamiento oficial previsto para 2010
 - ■ ■ (Sujeto a la aprobación del Consejo de Gobierno Mundial de ACI)
- ■ ■ Primeras Auditorías Completas para el 2011



Proposed Timeline



- ■ ■ Pilot audits in 2010
- ■ ■ Official launch expected in 2010
 - ■ ■ (subject to ACI World Governing Board approval)
- ■ ■ First full audits 2011



Beneficios - Aeropuertos

Beneficios del programa para los aeropuertos:

> Seguridad Operacional:

- ■ ■ Muchos aeropuertos necesitan ayuda para mejorar tu seguridad operacional.
- ■ ■ Ayuda a los aeropuertos a cumplir con los requisitos de la OACI.
- ■ ■ Ayuda a los aeropuertos a identificar posibles riesgos y peligros.
- ■ ■ => Reducción de accidentes.

> Reducción de Costos:

- ■ ■ Beneficiar a aquellos que alcanzan un cierto nivel de seguridad operacional.
- ■ ■ Evitar la duplicación de las auditorías (por ejemplo, las compañías aéreas)
- ■ ■ Reducir las primas de seguro de los aeropuertos

> Estándares:

- ■ ■ El certificado se entregará de acuerdo con "la etiqueta de calidad" de ACI.
- ■ ■ El informe es confidencial a menos el aeropuerto, tenga intención de liberarla.
- ■ ■ Verificación externa del nivel de Seguridad Operacional del aeropuerto.



Benefits - Airports

Key Benefits of the Programme for Airports

■ ■ ■ Safety:

- ■ ■ Many airports need help to improve safety
- ■ ■ Help airports comply with ICAO requirements
- ■ ■ Help airports identify particular risks & hazards
- ■ ■ => Reduction in accidents

■ ■ ■ Cost Reduction:

- ■ ■ Benefit to those that achieve the specified level of safety
- ■ ■ Avoidance of duplication of external audits (e.g. by air carriers)
- ■ ■ May reduce airport insurance premiums

■ ■ ■ Standards:

- ■ ■ A certificate will be delivered according to an ACI "label of quality"
- ■ ■ Report to be confidential unless airport wishes to release it
- ■ ■ External verification of the airport's safety level

GRACIAS THANK YOU

Para mas información, por favor contactar:

For more information, please contact:

Eduardo FLORES
Regional Secretary
ACI Latin America & the Caribbean

David GAMPER,
Director Safety & Technical
ACI World

Tel: +55 (11) 2445-3005

Fax: +55 (11) 2445-3480

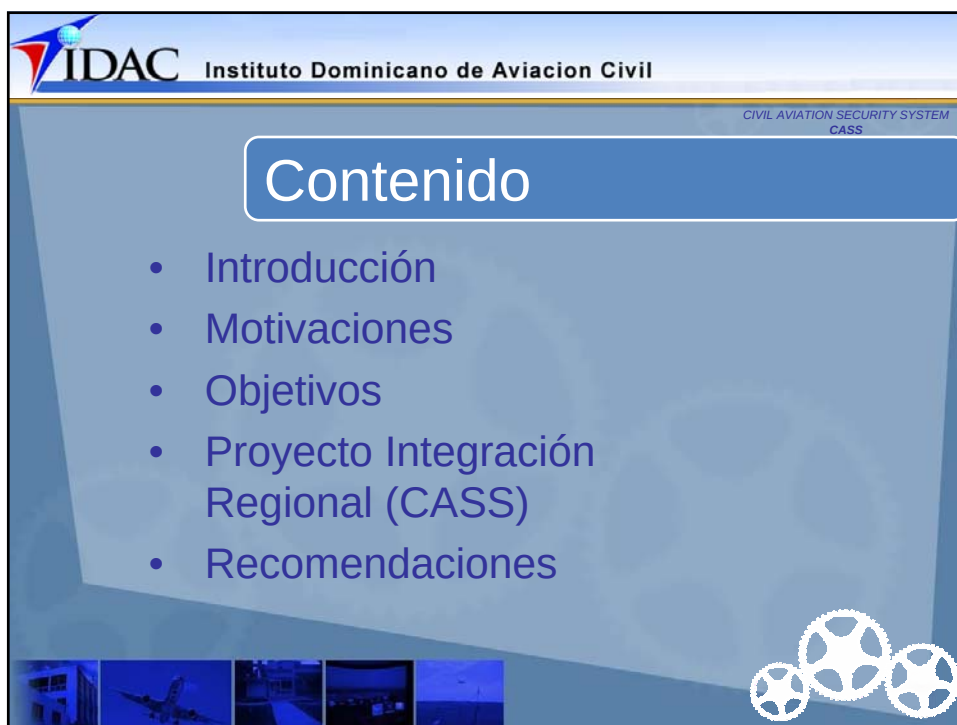
E-mail: efloresdc@aci-lac.aero

Tel: +41 22 717 8756

Fax: +41 22 717 8888

E-mail: dgamper@aci.aero

www.aci.aero



Introducción

El Objetivo es dar a conocer nuestro Proyecto de Coordinación Integral que tiene como finalidad mejorar las comunicaciones entre:

- Dependencias Internas IDAC (Navegación Aérea, Normas de Vuelo, Vigilancia de la Seguridad Operacional).
- Organizaciones Nacionales (Junta de Aviación Civil, Policía Nacional, CESA, Migración, Aduanas, Etc.)
- Otros Estados.

Asimismo establecer mecanismos de control y estadísticas que ayuden al mejoramiento de la seguridad aérea en la República Dominicana y en la Región.



Motivaciones

- Desaparición del Avión matrícula N650LP despegado desde Santiago, R.D. con destino a Islas Turks & Caicos y desaparecido con 11 personas a bordo y el piloto el 15-12-08.
- El piloto fue el Sr. Adriano Jiménez a quien el IDAC le había cancelado su licencia de piloto en el 2005.
- El Sr. Jiménez realizó 23 operaciones usando su nombre propio y una licencia de estudiante de la FAA de USA No. 6748355.



Motivaciones

- 23 operaciones hacia destinos como Providenciales en Turks & Caicos, en el avión N323SP, desde los Aeropuertos de Santiago, La Romana y Puerto Plata.
- Se evidenció a través de los familiares de los pasajeros que estos perseguían llegar ilegalmente a los Estados Unidos.



Motivaciones



Motivaciones

- Otro avión de matrícula N6028Y, el pasado mes de enero, 09 despegó desde El Portillo hacia Punta Cana en R.D. y se desvió a Borinquen, P.R., con pasajeros abordo. El piloto regresó en otro avión y fue interrogado por el Depto. de Operaciones. Se confirmó que se dedicaba a realizar vuelos ilegales y a la vez transportar pasajeros ilegales (sin visado país destino).
- Aunque esta vez se fue exitoso al final se observó la necesidad de mejorar la coordinación con las diferentes instituciones externas involucradas.



Desarrollo Del Proyecto

Par
form



en

e

a

n

e



Objetivos Regionales

Adicional a alcanzar los objetivos internos del proyecto; El IDAC bajo la estrategia de la OACI: "Transparencia Y Compartición De La Información Sobre Seguridad Operacional", propone a los Estados interesados lo siguiente:

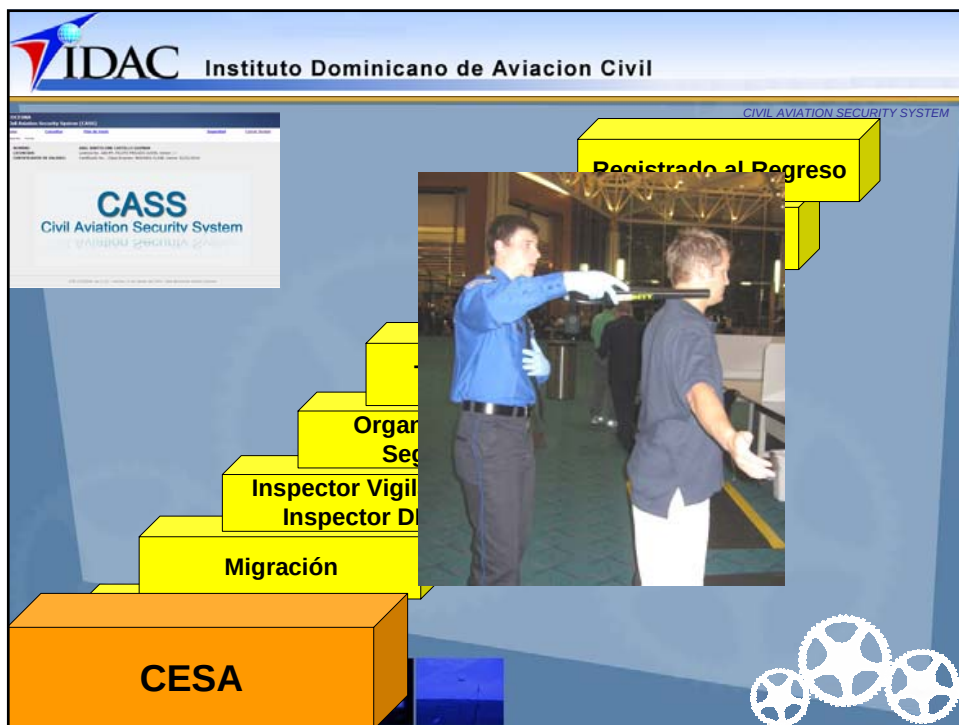
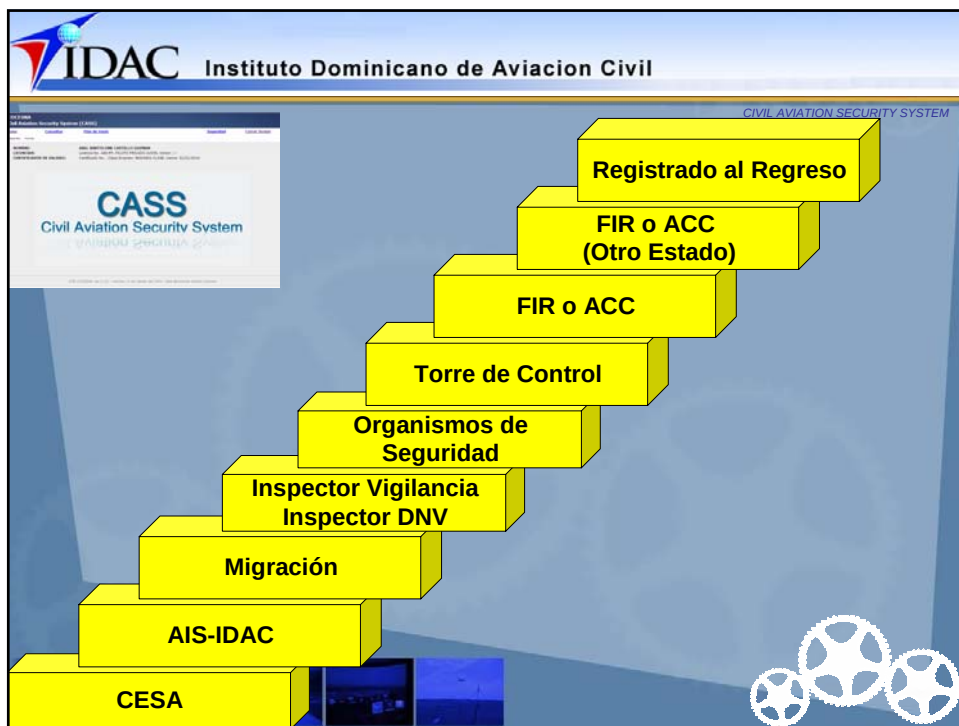
1. Abrir nuestra base de datos mediante el CASS para que otros Estados puedan Consultar los datos sobre Pilotos, Aeronaves y Operadores Nacionales.

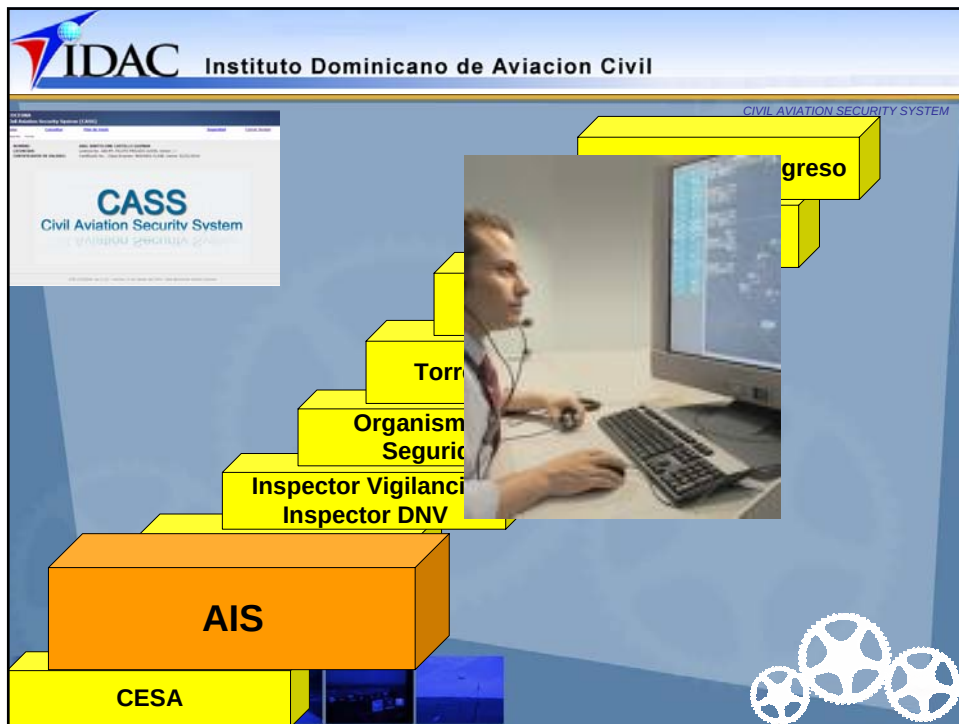


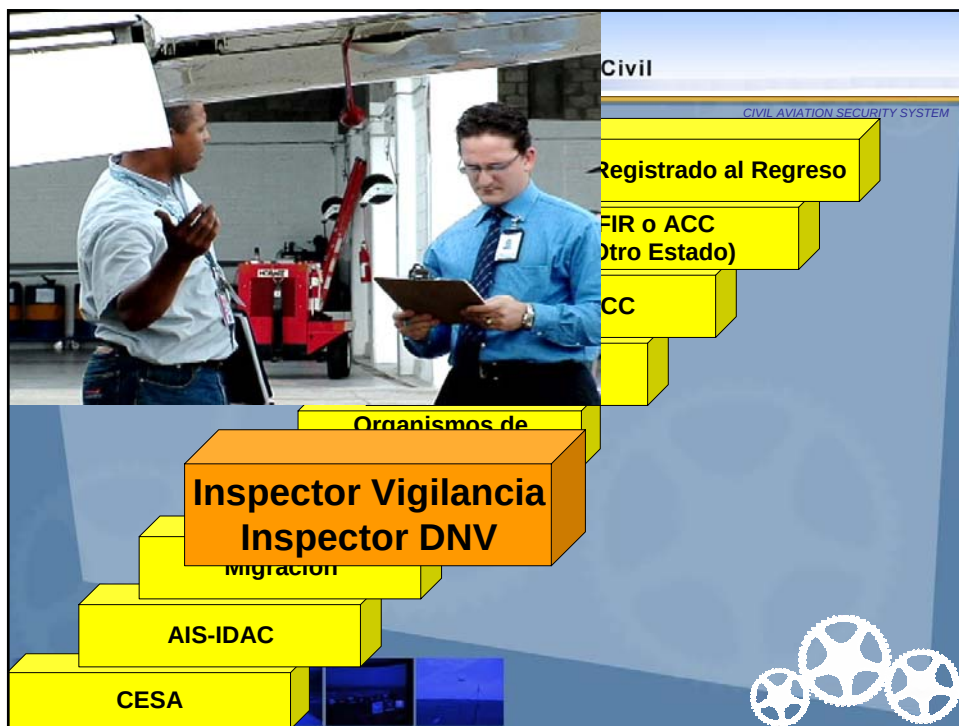
Objetivos Regionales

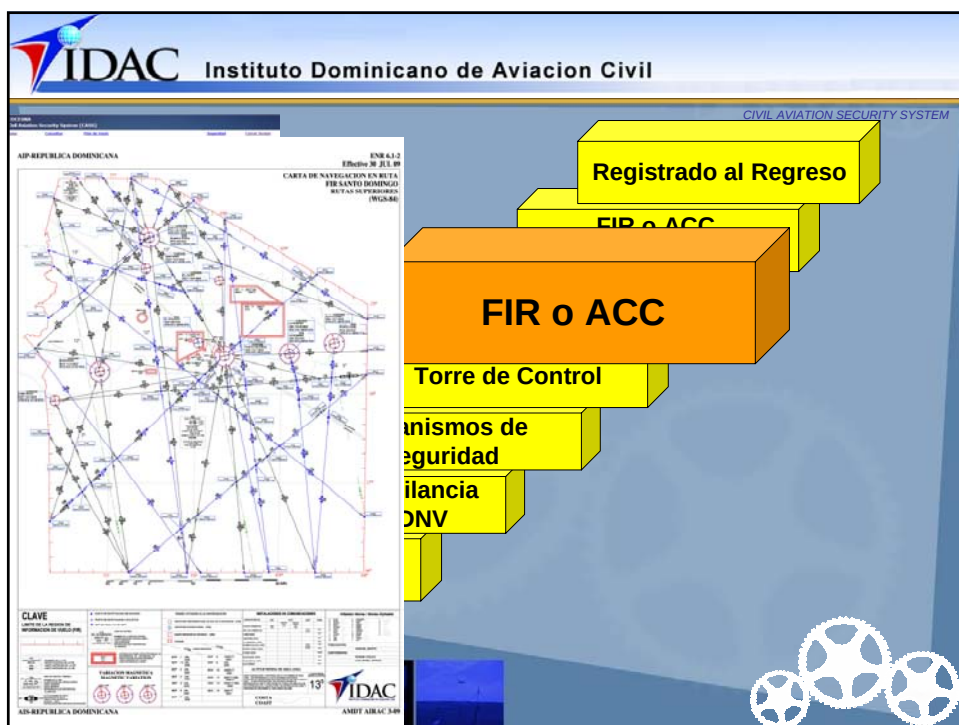
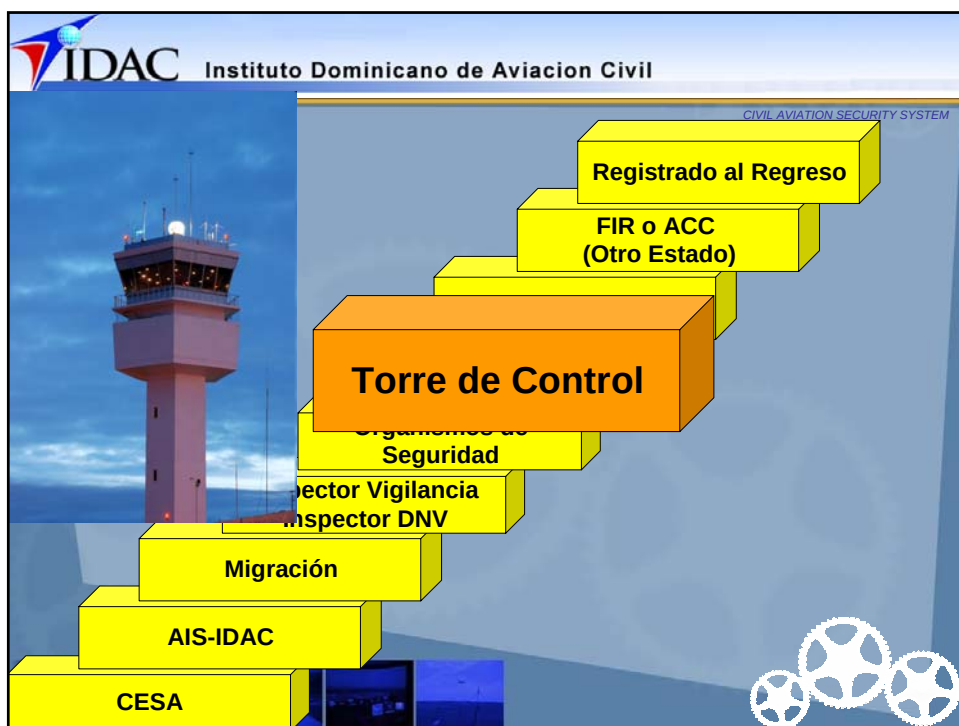
2. Poner a disposición de los demás Estados los resultados de las inspecciones de Rampa de los operadores nacionales y extranjeros.
3. Proveer acceso en tiempo real de las operaciones aéreas de la Republica Dominicana, sobre los vuelos que tengan como origen o destino del Estado Interesado a fin de que pueda acceder a las alertas, y datos de pilotos y aeronaves y que así mismo pueda ingresar alertas o ingresar los resultados de Inspecciones de Rampa.

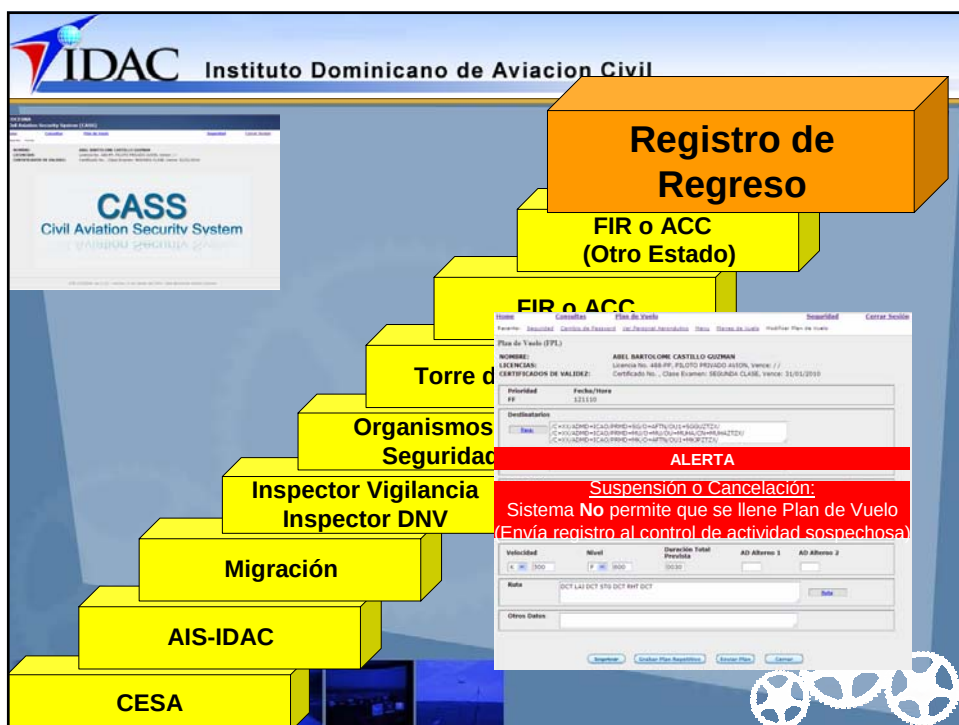
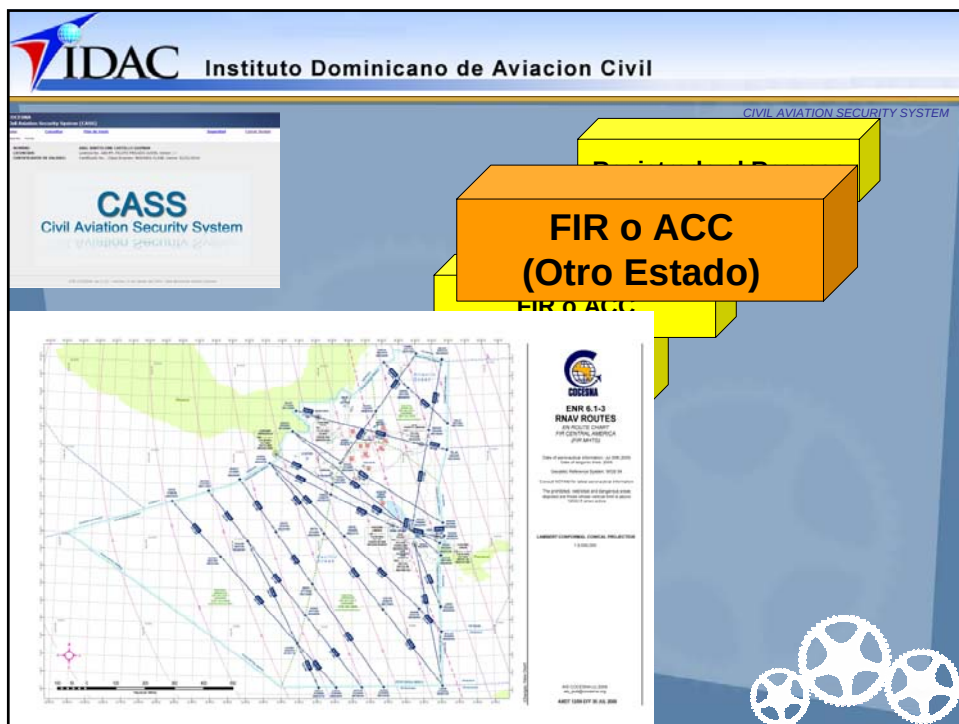












Resumen de Facilidades

El sistema cuenta con las técnicas de seguridad informática para aplicaciones en la WEB.



Resumen de Facilidades

Inicio	Seguridad	Plan de Vuelo	Seguridad	Cerrar Sesión	
Inicio	Seguridad	Campus de Pasajeros	Plan Personal/Seguridad	Inicio	
Plan de Vuelo (FPL)		Modificar Plan de Vuelo			
NOMBRE: LICENCIAS: CERTIFICADOS DE VALIDEZ:		ABEL BARTOLOME CASTILLO GUZMAN Licencia No. 488-PF, PILOTO PRIVADO AVION, Vence: // Certificado No. , Clase Examen: SEGUNDA CLASE, Vence: 31/01/2010			
Prioridad FF		Fecha/Hora 121110			
Destinatarios					
☐ Enx. C=XV,ADNR=ICAO,PRHD=5G,O=AFTH,OUI=5GQJZTZX C=XV,ADNR=ICAO,PRHD=4H,O=MRJ,OUI=MRJ4H,CY=MRJ4H,ZTZV C=XV,ADNR=ICAO,PRHD=4H,O=AFTH,OUI=MRJFZTZV					
☐ SL C=XV,ADNR=ICAO,PRHD=5V,O=AFTH,OUI=5VZKZTZX					
Identificación					
Asiento		Reserva de Vuelo	Tipo de Vuelo	Numero	Tipo Asignación
ALERTA					
Cat. Estela					
En Comunicaciones		En Vigilancia	En de Seguridad	Alarma	Ad de Desplazamiento
Sistema No permite que se llene Plan de Vuelo (Envía registro al control de actividad sospechosa)					
Rate					
DCT LA DCT STG DCT RPT DCT					
Salir					
Otros Datos					
Imprimir		Grabar Plan Repetitivo	Grabar Plan	Cerrar	

Los Pilotos y Operadores nacionales tendrán la facilidad del registro de sus planes de vuelo, aplicando técnicas de validación, mejorando los aspectos operativos y de seguridad de navegación aérea.



Resumen de Facilidades

En el proceso de transición se contará, con una herramienta en la que los operadores AIS de la RED de AFTN, visualizarán y aprobarán los planes de vuelo que fueron registrados vía Web.



COCESNA
Civil Aviation Security System (CASS)

Home Convetas Plan de Vuelo Seguridad Cerrar Sesión

Reservas: [Nuevas](#) [Bajas](#) [Actualizar Planes de vuelo](#)

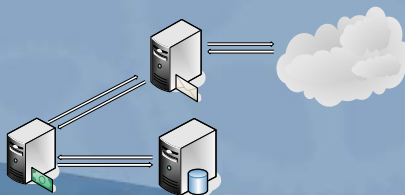
Aprobación de Planes de Vuelo

ID_Aeronave	AD Salida	Hora UTC	AD Destino	Fecha Plan (22/06/2009)	Status (Venguno)	Enviado? (Venguno)	Buscar
   							
ID_Aeronave	Una Aeronave	AD Salida	Hora UTC	AD Destino	Fecha Cancelar	Aprobado	Cancelado
☒ M278	B47	MGGT	0935	KLAX	21/08/2009 20:37	Pendiente	No
☐ TBPJ20	JET9	MDFA	0700	RKDC	21/08/2009 09:47	Pendiente	No
☐ ABCS30	A321	MSLP	0850	RHNL	21/08/2009 09:38	Aprobado	No
☐ ASD085	A321	MSLP	0850	RHML	21/08/2009 09:40	Aprobado	No
☐ M386	A321	MDFA	0900	RPNG	21/08/2009 09:36	Aprobado	No
☐ PGRJ20	JET9	MDFA	0940	RKDC	21/08/2009 09:46	Cancelado	No

GTH COCESNA Ver (1.0) - Sábado, 22 de Agosto del 2009 / Mario

Resumen de Facilidades

El Sistema tendrá las interfaces para conectarse con el Sistema de Mensajera AFTN, y de esta manera realizar el envío de alertas a las torres de control nacionales, y la transmisión de los planes de vuelo.

[illegible]

Se proveerá acceso al visor de vuelos en tiempo real de las operaciones, indicando matrícula, tipo de aeronave, aeropuerto de entrada/salida y demás datos de plan de vuelo y además indicara las alarmas existentes de la aeronave y tripulación.



ALERTA
Seguimiento por Sospecha
Actividades Ilícitas

Acceso a los datos de las matriculas de aeronaves, datos de propietarios, certificados de aeronavegabilidad y alertas.

Civil Aviation Security System (CASS)			
Home	Consultas	Alertas	Seguridad
Inicio	Ingresar No. Licencia	Seleccionar Licencia de Personal	Ver Personal Aerodinámico
	Ingresar Matrícula		Ver Aeromóvil
Información de Aeromóviles Matrícula: H1188 ATENCIÓN: VER ALERTAS			
Datos Generales Operador y Propietario Certificados de Aeromovilidad Alertas			
Datos Generales Correlativo: 809000141 Matrícula: H1188 Fabricante: BEECH AIRCRAFT COMPANY Operador: SERVICIOS AEREO PROFESIONALES, S.A. Propietario: SERVICIOS AEREO PROFESIONALES, S.A. Número de Serie: UC-84 Fecha de Fabricación: 27/04/1999 Categoría: AVION Clase: MONOMOTORES TERRESTRES HASTA 5700 KGS Modelo Aeromóvil: B-1900C Fecha de Registro: 22/05/2007 Seguro: ASEGURADORA AON RISK Vencimiento Seguro: 14/01/2008 Estatus Actual: Habilitada			
Otros Matrícula Anterior: Color: Observaciones: Cancelada del Registro Nacional de Aeromóviles mediante oficio del Director General No. 6135 de fecha 11/10/2007 Libro Folio: Certificado Tipo:			

[illegible]



Instituto Dominicano de Aviación Civil
CIVIL AVIATION SECURITY SYSTEM
CASS

Resumen de Facilidades



COCESNA Civil Aviation Security System (CASS)

Nombre: ABEL BARTOLOME CASTILLO GUZMAN

Datos Generales

Registro:	80688341	Fecha Nacimiento:	03/12/1942
Nombre:	ABEL BARTOLOME CASTILLO GUZMAN	Autoridad:	REPUBLICA DOMINICANA
Teléfonos:	809-971-5433 809-545-9046	Correo:	
Tipo de Personal:	Independiente	Libro:	
País Nacimiento:	REPUBLICA DOMINICANA	Foto:	
Sexo:	Masculino	Cabello:	BLANCO
Nacionalidad:	DOMINICANA	Ojos:	MARRON
Educación:	UNIVERSIDAD COMPLETA	Peso (lbs):	
Estado Civil:	---	Estatura (mts):	
Residencia:	Cajado	Fecha Examen:	16/12/2005
Cédula:	031-0033479-0		
Doméstico:	C/ Dr. Manuel Gudiño No. 1, Centro de Guriabo III, Santiago		
Idiomas:	---		
Adicionales:	Español Inglés		

Licencias

Correlativo No. Licencia	Tipo de Licencia	F. Vencimiento
80688341-01	PILOTO PASAJERO AVION	---



COCESNA Civil Aviation Security System (CASS)

Nombre: ABEL BARTOLOME CASTILLO GUZMAN

Alertas

Fecha	Alertas	Entidad	Usuario	Descripción
25-08-2009	Certificado de Validez	SIAR	SIAR	EL CERTIFICADO DE VALIDEZ NO VENCIO EL 25/08/2009

Acceso a los datos del piloto, certificados médicos y alertas.



Instituto Dominicano de Aviación Civil
CIVIL AVIATION SECURITY SYSTEM
CASS

Resumen de Facilidades



COCESNA Civil Aviation Security System (CASS)

Nombre: RAFAEL GUILLERMO BUENO VASQUEZ

Alertas

Fecha	Alertas	Entidad	Usuario	Descripción
24/05/2009	Licencia no activa	SIAR	SIAR	LA LICENCIA NO. 280 DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN NO ESTÁ ACTIVA



COCESNA Civil Aviation Security System (CASS)

Nombre: RAFAEL GUILLERMO BUENO VASQUEZ

Alertas

Fecha	Alertas	Entidad	Usuario	Descripción
24/05/2009	Licencia no activa	SIAR	SIAR	LA LICENCIA NO. 280 DE PILOTO COMERCIAL AVIÓN NO ESTÁ ACTIVA

Se incluirá un diálogo de consulta y envío de alarmas entre los diferentes usuarios del sistema y acceso vía tecnología WEB Services y XML a los diferentes bancos de datos del IDAC.



Instituto Dominicano de Aviación Civil
CIVIL AVIATION SECURITY SYSTEM
CASS

Resumen de Facilidades

Registro de inspecciones mediante listas de chequeo para su registro vía Internet

Acceso: Módulos del Sistema Seguridad Perfil de Usuarios Home Formulario de Inspección de Base

INSPECCIÓN DE RAMPA

COMPañÍA
LUGAR
FECHA

Descripción	Satisfactorio	Insatisfactorio	No Aplica
A. MANUALES DEL OPERADOR (disponibles y actualizados)			
1. Especificaciones de Operaciones (EsOps)	☒	☐	☐
2. Manual de Control de Mantenimiento	☒	☐	☐
3. Programa de Mantenimiento para cada tipo de aeronave	☒	☐	☐
4. MEL/DOW/PCOL	☒	☐	☐
5. Manual de Control de Peso y Balance de cada tipo de aeronave	☒	☐	☐
B. CONTROL DE MANTENIMIENTO			
1. Si el sistema de control de registros de mantenimiento es computarizado	☒	☐	☐
a) Verificar la seguridad del sistema	☒	☐	☐
b) El sistema es continuo	☒	☐	☐
c) Proporciona información en forma oportuna	☒	☐	☐
2. Los registros originados son archivados	☒	☐	☐
3. ETC de aeronave, motor y componentes controlados	☒	☐	☐
4. Seleccionar una aeronave y realizar una inspección de acuerdo a los pro	☒	☐	☐
C. ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO			
1. La organización de mantenimiento funciona de acuerdo al MCM aceptado	☒	☐	☐
2. Las responsabilidades de mantenimiento y control de calidad están sep	☒	☐	☐







OTM CASS/ISA Ver (1.0) - Nueva, 16 de Abril del 2009 / Cynthia Lau





Instituto Dominicano de Aviación Civil
CIVIL AVIATION SECURITY SYSTEM
CASS

Recomendaciones

Se recomienda a los Expertos:

- a) Tomar nota de la información proporcionada
- b) Considerar los beneficios de aprovechar las múltiples ventajas del CASS, y
- c) Discutir la conveniencia de promover la implantación del sistema a escala Regional.







OTM CASS/ISA Ver (1.0) - Nueva, 16 de Abril del 2009 / Cynthia Lau



Gracias

